

MARSEILLE

ET

SON TRAFIC COLONIAL

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 22 Novembre 1929, à 14 heures

PAR

PIERRE MORIZET

Président : M. Albert AFTALION, Professeur.
Suffragants : M. TRUCHY, Professeur.
M. MAUNIER, Professeur.

IMPRIMERIE LES PRESSES MODERNES
45, Rue de Maubeuge
PARIS

1929

MARSEILLE
ET SON TRAFIC COLONIAL

MARSEILLE

ET

SON TRAFIC COLONIAL

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 22 Novembre 1929, à 14 heures

PAR

PIERRE MORIZET

Président : M. Albert AFTALION, Professeur.
Suffragants : M. TRUCHY, Professeur.
M. MAUNIER, Professeur.

IMPRIMERIE LES PRESSES MODERNES

43, Rue de Maubeuge
PARIS

1929

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



INTRODUCTION

Le commerce extérieur des grandes nations européennes subit après guerre les conséquences du renforcement du protectionnisme. Leur empire colonial a permis à l'Angleterre et à la France d'éviter la décadence de leur commerce extérieur. Dans ces circonstances, il nous a paru utile de rechercher dans quel sens et pour quelles raisons le trafic colonial récent de notre plus grand port a contribué à empêcher la décadence du commerce extérieur de la France.

Après avoir situé dans l'évolution des trafics marseillais, le trafic colonial de ce port, après en avoir indiqué l'importance quantitative et l'utilité pour la France et pour ses colonies, nous préciserons ces notions en cherchant quels buts commerciaux visent les manipulations de chacun des groupes de produits dont la circulation à Marseille forme le trafic du port ; nous déterminerons leurs causes, leurs conditions d'existence en cherchant quelle utilité pour les commerçants français et coloniaux présente les marchandises dont l'achat et la vente a été la cause de la manipulation. Nous en déduirons les caractères généraux du trafic colonial marseillais et en apprécierons l'avenir.

Les embarquements et les débarquements de marchandises en provenance et à destination des colonies fran-

çaises n'étaient pas en 1913 sur les quais marseillais des faits nouveaux. Ils se répétaient déjà depuis de longues années, souvent depuis une époque antérieure à l'établissement de la domination française (1). Les pratiques commerciales des Marseillais, les objets de négoce, le trafic colonial avaient pu changer. Marseille, peut-être grâce à sa position géographique, était toujours restée un des lieux d'embarquement et surtout de débarquement les mieux connus des trafiquants africains ou asiatiques et des négociants européens.

Pour les Européens, Marseille fut d'abord le marché des denrées des Iles, du Levant ou d'Afrique ; puis port franc, centre manufacturier des produits dits coloniaux. Pour les sultans et les beys de l'Afrique du Nord, les chefs de l'Afrique Occidentale, les commerçants de la Méditerranée Orientale, elle joua le rôle de marché de distribution. L'histoire de ces trafics dont les but étaient si divers n'est plus à faire (2).

On connaît moins bien le rôle qu'a tenu dans l'évolution moderne des trafics du port, le trafic en provenance et à destination des colonies françaises.

Les auteurs, avant la guerre, voyaient dans le trafic colonial récent le résultat de la colonisation commerciale marseillaise. Certainement, les embarquements et les débarquements qui constituent ce trafic peuvent être envisagés comme les actes d'exécution de contrats dont les positions commerciales des Marseillais ont pu faciliter la passation. Mais ils peuvent aussi apparaître com-

(1) Nous appellerons colonies, les territoires d'outre-mer placés à quelque titre que ce soit sous l'autorité française : colonies, protectorats, territoires sous mandat.

(2) Paul Masson. *Marseille et la Colonisation française*. Paris, Hachette, 1912.

me la réalisation des efforts que les Marseillais ont fait depuis le début du xx^e siècle pour ranimer l'activité de leur port. C'est à ce point de vue que nous nous placerons.

Tout le monde sait que l'activité du port de Marseille s'est ralentie depuis le début du xx^e siècle. L'augmentation du trafic de 1896 à 1913, sa reprise après la guerre, sont beaucoup moins rapides et moins accentuées que dans les grands ports européens (1).

Depuis le début du xx^e siècle, Marseille cherche sa voie. Les réseaux ferroviaires et fluviaux qui la relie aux centres français et européens où arrivent et d'où partent les marchandises qui ne font qu'être débarquées ou embarquées au port maritime sont, comparativement à ceux qui relient ces centres aux autres ports français et étrangers, médiocres et d'une utilisation dispendieuse. Aussi, le nombre des marchandises qui ne peuvent supporter les frais de transport et de transit qu'occasionnent un embarquement ou un débarquement à Marseille est actuellement beaucoup plus important que dans bien des ports.

Pour compenser la diminution des trafics des marchandises en passage, les Marseillais ont cherché à développer les trafics des marchandises qui, arrivées à Marseille par mer, peuvent, transformées ou non, repartir par mer, ou qui, transformées sur place, peuvent entrer en France sous un moindre volume, donc à un moindre coût de transport. Ils ont cherché à développer leur commerce extérieur et leurs industries de transformation.

Dans ce but, les commerçants marseillais trouvèrent

(1) Trafic de 1896, 4.540.000 tonnes; de 1913, 9.850.000 tonnes; de 1920, 6.050.600 tonnes; de 1926, 7.600.000 (marchandises embarquées et débarquées).

jusqu'en 1914, dans les pays avec qui ils étaient depuis de longs siècles en relations d'affaires, des fournisseurs et une clientèle ; par contre, il trouvaient dans nos colonies, exception faite pour l'Algérie et pour la Tunisie, des fournisseurs dont ils suspectaient à bon droit les pratiques commerciales, une clientèle dont les besoins étaient encore rudimentaires et la richesse peu développée. Aussi, en 1914, les débarquements à Marseille de matières premières coloniales, les embarquements de produits fabriqués à destination de nos colonies étaient beaucoup moins importants qu'ils auraient pu l'être.

Mais si à Marseille ne débarquaient pas de très gros tonnages de matières premières coloniales, s'il ne s'y embarquait pas des tonnages d'objets fabriqués aussi importants que la superficie et la population de nos colonies auraient pu le faire espérer, du moins, il s'y faisait un trafic colonial particulier. Les transitaires de Marseille, port d'attache des lignes françaises de navigation coloniale, embarquaient au débarquaient nécessairement une multitude de marchandises françaises et coloniales en transport.

La guerre a bouleversé complètement les trafics marseillais.

Elle a développé d'une façon considérable les trafics de matières premières nécessaires à l'industrie. Le développement de l'industrialisation de la région marseillaise a suscité des besoins pressants de matières premières. La nécessité obligea les industriels marseillais à utiliser les matières premières coloniales si médiocres qu'elles fussent.

La guerre a fait disparaître de nombreux trafics d'exportation d'objets fabriqués. Travaillant pour la Défense nationale ou pour l'approvisionnement du pays, les usi-

nes marseillaises n'exportèrent plus. Les colonies françaises ne recevant plus de la métropole tous les objets fabriqués dont elles avaient besoin, ont commencé à les fabriquer, elles-mêmes.

La guerre enfin, a suscité le développement d'un très grand nombre de trafics de circonstance. Le port a été utilisé comme lieu d'embarquement et de débarquement de marchandises en passage qui, en temps normal, n'y auraient jamais été transitées. Le Gouvernement français y fit exécuter les transports d'ordre public que nécessitait la guerre ; les navires en provenance et à destination des ports méditerranéens et de l'au delà de Suez y embarquèrent et y débarquèrent pour éviter les traversées dangereuses de l'Atlantique Est et de la Manche.

Depuis 1920, année durant laquelle est levée la majeure partie des prohibitions d'exportation du temps de guerre, l'économie des trafics du port redevient normale. Mais les trafics de l'après-guerre sont à bien des égards différents des trafics de l'avant-guerre.

Les efforts pour améliorer les voies ferrées et fluviales qui relient Marseille au continent sont encore incomplets et leur résultat, appréciable cependant, n'a pas empêché une nouvelle décadence du trafic des marchandises en passage. Le coût élevé des transports continentaux, la médiocrité de l'agencement du réseau ferré et fluvial qui aboutit à Marseille écartent toujours de ce port les marchandises françaises et coloniales que l'on veut faire expédier de l'intérieur de la France aux colonies ou réciproquement.

Les trafics marseillais ont donc porté de plus en plus sur des marchandises qui étaient utilisées ou transformées à Marseille. L'industrialisation de la région s'est d'ailleurs encore accentuée.

Mais si les trafics d'importation en vue d'une revente à un industriel local se sont développés, ils n'ont plus la même provenance que jadis. Les révolutions, les guerres civiles, le découpage nouveau des Etats, les prix or trop élevés pratiqués dans certains pays ont souvent empêché les industriels marseillais de recourir à leurs fournisseurs d'avant-guerre. Ils ont donc dû recourir à des fournisseurs nouveaux, souvent à des coloniaux. L'amélioration de la production coloniale dont la guerre avait montré la possibilité suscita rapidement des réformes. Les Marseillais s'efforcèrent d'indiquer aux producteurs coloniaux de quelle façon ils pourraient faire de leur matière première une matière première utilisable à Marseille.

Par contre, les trafics d'exportations d'objets ouvrés ont diminué. La clientèle des industriels marseillais s'est en effet modifiée depuis la guerre. Elle est davantage française, davantage coloniale, moins étrangère. Les besoins des consommateurs français ont augmenté depuis 1913 : or, les industriels de l'intérieur qui en 1913 étaient mieux placés que les industriels marseillais pour satisfaire ces besoins sont maintenant dans une situation défavorable. La diminution des disponibilités de matières premières françaises dont la guerre a momentanément restreint la production a contraint les industriels de l'intérieur à rechercher une matière première étrangère souvent reçue par mer. Et, comme leurs usines, plus proches en général que les usines marseillaises des lieux français de consommation et de production sont éloignées des ports, ils ont subi la concurrence de leurs rivaux marseillais qui substituèrent à l'envoi d'une matière première celui d'un objet fabriqué d'un coût de transport forcément moins élevé. Malgré le coût élevé et le mauvais agencement des voies de transport conti-

nental, les industriels marseillais travaillent donc pour une clientèle française.

En revanche, ils travaillent moins pour l'étranger. Ils n'avaient pu durant la guerre, satisfaire les commandes de leur vieille clientèle étrangère. Des commerçants nouvellement apparus : américains, argentins, canadiens, en ont profité pour la leur enlever. Des industries de transformation se sont établies dans les pays auxquels avant la guerre, les commerçants marseillais fournissaient l'objet fabriqué avec la matière première que ce pays leur avait fournie. Ces industries ont conquis leur marché national et souvent concurrencé les industries marseillaises sur les marchés d'exportation. Depuis la guerre, ces transformations brutales tendent à se généraliser ; les industriels marseillais perdent leur clientèle étrangère.

La clientèle coloniale des industriels marseillais s'est développée; l'enrichissement des colons et des indigènes, le développement des besoins individuels permirent aux industriels marseillais qui produisaient des objets de consommation directe de travailler de plus en plus pour la clientèle coloniale. La réalisation de programmes coloniaux de mise en exploitation, le désir de transformer les entreprises que les besoins du temps de guerre avaient fait mettre en marche à la hâte, le financement plus considérable d'entreprises coloniales plus nombreuses permirent aux industriels marseillais de recevoir des commandes plus importantes de biens de consommation indirecte.

L'extension des industries marseillaises a eu en outre sur les trafics du port d'autres répercussions. Le développement du trafic des matières premières nécessaires aux usines locales a contribué à créer des commerces qui ont eu pour objet l'écoulement en France ou

à l'étranger des matières premières non utilisables à Marseille. Il a suscité la création de marchés réglementés auxquels viennent se fournir des commerçants de l'intérieur ou des commerçants étrangers. Parfois même — le cas se présente actuellement pour les blés — le développement des ventes de la matière première à des commerçants de l'intérieur ou de l'étranger finit par créer aux industriels locaux une concurrence très sérieuse. Le marché local d'approvisionnement tend à devenir un marché national de distribution; les quantités traitées augmentent et comme les ventes en marché sont des ventes de matières premières coloniales, l'activité croissante des marchés est la conséquence du développement du trafic colonial.

De plus l'organisation commerciale marseillaise devait nécessairement remplacer l'organisation commerciale coloniale encore en suspens et permettre au producteur colonial sans relations commerciales, de placer aisément son produit sans avoir à déboursier les frais toujours élevés d'un service de vente établi à l'Etranger.

On voit donc déjà combien sont variés les trafics coloniaux du port de Marseille ! Mais nous ne les avons pas tous cités. Le développement récent des économies coloniales devait donner au port français d'où part et où arrive la majeure partie des lignes coloniales de navigation un regain d'activité. Des embarquements et des débarquements de marchandises en passage devaient être le résultat de cette situation privilégiée, et cela pour une raison bien simple.

Les industries marseillaises modernes sont très souvent des industries domestiques industrialisées. Ces industries ne peuvent pas fournir à des pays neufs les instruments, les machines, les tissus, l'outillage dont ils ont besoin. Nos colonies doivent donc demander à des

industriels de l'intérieur ces objets qui en raison de leur faible volume et de leurs destinations distinctes, ne peuvent pas donner lieu à des groupages lors du transport maritime. Ils supportent aisément les frais de transport, ils doivent partir vite, aussitôt commandés. Toutes ces raisons incitent l'exportateur français à exporter par le port d'où partent les lignes de navigation à itinéraire fixe et à départs réguliers.

On voit donc quelle importance présentent actuellement à Marseille les embarquements et les débarquements de marchandises en provenance et à destination des colonies françaises. Le développement du trafic colonial est un des faits les plus curieux de l'histoire du port. Il marque la renaissance à Marseille de trafics en décadence : les trafics en transport et les trafics à but de négoce intérieur, la stabilité des trafics industriels.

II

Un port est un outillage public créé dans l'intérêt général pour être utilisé par des usagers comme lieu du chargement et du déchargement des marchandises dans les meilleures conditions et au moindre prix. Le trafic du port est l'ensemble des utilisations qui offrent des caractères similaires. Etudier un port au point de vue économique, c'est étudier son trafic, autrement dit, c'est étudier quels services il rend, à qui et de quelle façon il les rend.

Le fait économique appelé trafic est abstrait et complexe. Dans la réalité, à première analyse, on constate que le port rend aux particuliers des services directs :

les embarquements et les débarquements, et des services indirects moins facilement définissables. L'utilisation du port rend la marchandise plus proche ; elle lui conserve sa fraîcheur ; elle détermine son abondance ou sa rareté ; plus généralement elle permet d'apprécier dans chaque marchandise des qualités ou des attributs dont la prise en considération, négligeable sans cela, oblige ou autorise les usagers du port à évaluer plus cher sa valeur d'usage.

Elle introduit en effet la marchandise dans un milieu économique nouveau dans lequel elle sera probablement appréciée autrement que dans le milieu qu'elle a quitté. Les usagers du port auront peut être de sa valeur un sens différent ; poursuivant des utilisations peut-être différentes, ils pourront apprécier en elle des attributs, une convenance à l'utilisation auxquels on n'avait attaché jusque là qu'une importance secondaire.

Les services que les usagers tirent du port sont si divers que les utilisations du port paraissent sans relations entre elles. Cette apparence est superficielle.. Chaque usager ne considère pas l'utilisation qu'il fait du port comme une utilisation isolée. Son utilisation s'ajoute à d'autres ; elle précède des utilisations à venir. Ce commerçant doit donc prendre en considération l'état d'utilisation du port, c'est-à-dire son ou ses trafics pour savoir quels prix et quelles conditions d'utilisation lui seront imposées.

Mais si l'on va plus au fond des choses, on constate entre les services que nous avons définis des similitudes trop indéniables pour être le pur effet du hasard. Ces similitudes affirment l'existence d'un fait économique abstrait, différent des faits concrets analysés jusqu'ici : on le désignera sous le nom de trafic.

De toutes ces similitudes, les plus curieuses sont celles

des buts que poursuivent les usagers du port. Il importe de préciser ces buts.

Certains usagers font débarquer ou embarquer leurs marchandises dans le port pour en tirer un usage commercial ailleurs. Le port est alors simple lieu de passage des marchandises. Nous dirons que ces marchandises y sont en transport. Deux personnes domiciliées près du port, gagnent à cette utilisation : le transitaire, la Compagnie de transports.

Le passage de la marchandise a lieu par un port de préférence à un autre, parce que l'usager comparant les valeurs d'usage que la marchandise aurait après l'utilisation de l'un ou l'autre port apprécie davantage celle qu'elle aura en passant par le port utilisé. Les appréciations qui détermineront l'utilisation portent sur des qualités nombreuses de la marchandise. L'aisance avec laquelle elle supportera les frais de transport est un des points capitaux de l'appréciation (1).

D'autres usagers font embarquer ou débarquer des marchandises dans le port parce qu'ils les y ont achetées ou parce qu'ils veulent les y vendre. L'embarquement ou le débarquement leur permettent d'exécuter une convention nouvelle qui aura pour objet la marchandise telle quelle ou la marchandise modifiée (vins coupés, blés mélangés, arachides décortiquées). L'utilisation du port permettra à un transitaire, à une compagnie de transports et au moins à *un* négociant domicilié près du port de réaliser un bénéfice.

La similitude des buts que poursuivent ici les usagers

(1) Nous ne reprendrons pas ici l'idée de fonction régionale. Nous croyons que les marchandises supportent plus ou moins les frais et les conditions de transport. Quand dix marchandises coloniales sont débarquées à Marseille pour être consommées à l'intérieur, elles peuvent être, à utilisation égale, consommées dans dix régions différentes.

a pour motifs les besoins qui se manifestent au port. Les appréciations de la convenance de la marchandise offerte aux besoins qui incitent à demander déterminent le trafic. L'organisation, le fonctionnement, l'achalandage du marché portuaire facilitent seulement la fixation de la valeur d'échange et du prix de la marchandise.

Aux conventions passées au port peuvent être parties des industriels locaux. L'embarquement ou le débarquement permettent alors de faire entrer dans les usines locales une matière première importée ou d'exporter un objet fabriqué localement. Un transitaire, un transporteur, un négociant et un industriel portuaires bénéficient directement ou indirectement de l'utilisation du port.

L'industrialisation du territoire, environnant le port, pousse certains économistes à affirmer dans ce cas l'existence d'une activité portuaire particulière. C'est inexact. Certes, dans ce cas, le négociant local envisage lorsqu'il importe, la possibilité d'une revente aisée à des industriels locaux ; il est possible même qu'il importe pour exécuter la commande qu'un industriel local lui a déjà passée. La proximité des usines locales, de même doit faciliter sa recherche de l'objet que lui a commandé le commerçant étranger. Mais c'est là, nous semble-t-il, tout l'effet qu'a sur le trafic du port l'industrialisation de la région qui l'environne. Il ne faut, en effet, jamais perdre de vue que si l'industriel local finit par recevoir la matière première débarquée sur l'ordre du négociant local, ce n'est pas parce que son usine est proche du port, mais parce que lors de la revente, son offre d'argent a prévalu ; si l'objet embarqué sort de son usine, c'est que, lors de la recherche en vue de l'achat son prix a été agréé. La marchandise entre ou sort de l'usine locale parce que lors des appréciations concurrentes de la valeur d'usage des marchandises déjà débarquées ou

à embarquer, l'appréciation de l'industriel local a été préférée par le négociant local aux appréciations concurrentes (1).

Ainsi donc pour déterminer l'importance, les caractères, l'intérêt général, l'avenir du trafic colonial du port de Marseille, nous étudierons d'abord les utilisations que des particuliers font du port. Nous rechercherons quels commerçants ont conclu les conventions qui sont la cause immédiate des manipulations ; nous préciserons quelles qualités le service rendu par le port a permis à ces parties d'apprécier dans les marchandises, objets du trafic. A cet effet, nous négligerons de prendre en considération la valeur d'échange et le prix des objets manipulés pour ne nous occuper que de leur tonnage, de leur valeur d'usage, de la façon dont ils sont manipulés. Nous chercherons ensuite quels faits de l'homme ont créé, en déterminant la coexistence de manipulations similaires, le trafic colonial marseillais et nous dirons quels sont les caractères et l'avenir de ce trafic.

III

Les statistiques qui donnent le montant des marchandises embarquées et débarquées, arrivées ou expédiées nous permettent de déterminer quelles utilisations les particuliers ont fait du port dans une année. Les statistiques des syndicats de producteurs, celles de l'Inspection du Travail, celles qui furent dressées lors d'enquêtes

(1) C'est pour cette raison que nous ne reprenons pas l'idée de fonction industrielle. Elle fait croire à l'existence d'une utilisation particulière du port. C'est complètement inexact... à Marseille tout au moins.

diverses nous permettront de déterminer quels buts avaient ces utilisations.

Nous trouverons les premiers éléments statistiques de nos recherches dans les Tableaux du Commerce et de la Navigation de la France, ainsi que dans diverses publications coloniales: la Statistique Générale de l'Algérie (1), la Statistique Générale de la Tunisie, la Statistique du Mouvement commercial et maritime du Maroc; les Bulletins de diverses Chambres de commerce coloniales, notamment ceux des Chambres d'Alger, de Saïgon et de Haïphong; le Bulletin mensuel de l'Agence économique de l'A. O. F. et le Bulletin économique de Madagascar.

Les Tableaux du Commerce et de la Navigation de la France réunissent la documentation la plus variée. Les chiffres des tonnages des marchandises entrées et sorties sont la copie des totaux établis par la Principauté des Douanes de Marseille qui a relevé elle-même les éléments de calcul. La Chambre de Commerce de Marseille reprend elle aussi ces chiffres, dans son Compte rendu annuel. Elle y consacre depuis 1904 une rubrique spéciale au trafic colonial : Marseille colonial.

C'est donc la Principauté des Douanes de Marseille qui établit les statistiques des mouvements des marchandises dans le port.

Etant donné l'originalité de son travail, il est à peu près impossible de critiquer les chiffres qu'elle fournit. Nous les reprendrons tels quels : nous nous contenterons de modifier certains groupements de produits trop divers. Ainsi, jusqu'en 1926, la Principauté n'a fourni qu'un seul chiffre pour les importations et les exportations de blé : les blés durs et les blés tendres ont

(1) Nous assimilerons au cours de cette étude l'Algérie à une colonie ordinaire, malgré l'impropriété de la formule.

pourtant des utilisations différentes. Aujourd'hui encore, sous le titre : objets en métaux, elle additionne le montant des montres et des locomotives.

La Chambre de Commerce fait aussi parfois des groupements imprévus. La multiplicité des exportations marseillaises à destination des colonies françaises, oblige, il est vrai, à des groupements. Mais nous ne pourrions reprendre toutes les rubriques, produits divers, établies par le service statistique de la Chambre. L'importation des primeurs et des fruits, les exportations des produits chimiques et des pierres, terres et combustibles minéraux échapperaient à l'analyse si nous le faisons.

Nous avons donc été obligés dans divers cas de recourir ou bien aux relevés manuscrits de la Principauté des Douanes, ou bien à des statistiques privées : nos chiffres sont tirés autant qu'il était possible du Tableau du Commerce et de la Navigation; mais nous avons été parfois obligés de les prendre ailleurs.

Les chiffres de la Principauté concernent tous les arrivages ou toutes les expéditions par eau. En examinant le montant des importations, des exportations, des cabotages des marchandises classées par genres, le mouvement des entrepôts et des admissions temporaires, en établissant d'autre part la production annuelle des usines marseillaises, le montant des arrivages et des expéditions par voie ferrée, on peut déterminer le montant et les buts des utilisations que des particuliers ont fait du port dans une année.

Malheureusement, il est difficile de préciser par genres le montant des arrivages et des expéditions par voie ferrée ; on ne peut le faire qu'en consultant les documents réunis par l'Inspection divisionnaire de la Cie P.L.M. Ces documents ne sont pas publics : la Chambre de Commerce les relève annuellement et les groupe en cinq

ou six grandes catégories de produits assez malencontreusement : en Algérie, la Cie P.L.M. fournit à la Chambre de Commerce d'Alger une documentation très détaillée. Il est regrettable de constater qu'elle ne le fait pas à Marseille.

IV

Les statistiques du Tableau du Commerce et de la Navigation sont des statistiques douanières dressées pour indiquer les résultats du régime douanier français. A cet effet, elles donnent deux renseignements : elles indiquent, sous le nom de Commerce général, puis à partir de 1927, sous le nom de Commerce effectif, le montant de toutes les entrées en France et de toutes les sorties. Depuis 1927, ce montant ne comprend plus les embarquements ou les débarquements de marchandises en transit ou en transbordement. Elles indiquent, sous le nom de commerce spécial, aux importations, le montant des entrées mises à la consommation, aux exportations, le montant des sorties de marchandises françaises ou francisées.

La différence entre les deux chiffres donnés pour les importations, permettrait, d'après certains auteurs, de connaître le montant des débarquements que des négociants ont fait effectuer pour s'approvisionner ou pour approvisionner des usines (entrepôt, admission temporaire.) La différence entre les deux chiffres donnés pour les négociations permettrait de savoir quels montants de matières premières ou de marchandises ouvrées avec des matières premières étrangères, les commerçants ont pu placer à l'étranger (décharges d'entrepôts, décharges de compte d'admission temporaire.) La différence entre les deux différences indiquerait le montant des stocks constitués dans l'année. Ces calculs seraient fort impor-

tants : en 1913, par exemple, ils permettraient de connaître les buts des chargements ou des déchargements de 2.383.000 tonnes sur 8.167.000 tonnes manipulées.

Ne pourrions-nous pas arriver à des résultats similaires en comparant les chiffres donnés pour les trafics coloniaux ? Marseille travaille beaucoup pour l'exportation. Si les matières premières coloniales que des commerçants font entrer à Marseille supportent à leur entrée des droits importants, le négociant réexportateur fera entrer la marchandise sous le régime de l'entrepôt ; l'industriel prévoyant la réexportation travaillera la matière première en admission temporaire. Par la comparaison des chiffres du Commerce général et du Commerce spécial, nous arriverons à connaître le but d'un certain nombre d'embarquements et de débarquements.

Il est impossible de suivre pour le commerce colonial cette façon de procéder. Les industriels et les commerçants marseillais n'ont pas intérêt à faire entrer les marchandises en provenance des colonies françaises sous un régime douanier autre que celui de la mise à la consommation. Par suite, les différences entre les deux chiffres que donne l'Administration des Douanes pour les importations en provenance des colonies ne sauraient nous indiquer que d'une façon incomplète les buts des manipulations de marchandises en provenance et à destination des colonies françaises. Nous n'attacherons donc aucune importance à ces différences. Un bref examen des régimes coloniaux nous montrera que l'importateur français fait entrer les marchandises coloniales surtout sous le régime de la mise à la consommation.

Jusqu'en 1928, les régimes douaniers franco-coloniaux ont été réglés par la loi du 11 janvier 1892. Cette loi, abrogée en 1928, fut remplacée par une loi nouvelle : celle du 21 avril 1928.

Sous la loi de 1892, nos colonies étaient réparties en deux groupes : le premier comprenait les colonies assimilées : Indochine, Madagascar, vieilles colonies, Nouvelle Calédonie, Gabon. Les produits français à l'entrée dans ces colonies n'étaient soumis à aucun droit ; les produits de ces colonies entraient en France en franchise ; cette franchise n'était ni générale ni absolue, mais les catégories de produits coloniaux soumis au paiement de demi-droits n'intéressaient pas les trafics coloniaux à Marseille, du moins ceux d'un gros tonnage. L'Algérie avait été assimilée au territoire français en 1894 : son régime douanier ressemblait donc à celui des colonies dites assimilées, sauf en ce qui concerne l'entrée des marchandises algériennes en France qui entraient sans payer de droits.

Le second groupe comprenait les colonies soumises au régime de la porte ouverte : Indes et Somalis ; A. E. F. ; A. O. F. ; Océanie. Ces colonies avaient des régimes douaniers autonomes. Les trois premières n'accordaient pas de régime préférentiel aux produits de la métropole. Leurs produits étaient soumis à leur entrée en France aux droits du tarif minimum. Les deux secondes accordaient aux produits métropolitains un régime préférentiel qui allait parfois jusqu'à la franchise. Certains de leurs produits : les denrées d'alimentation, les matières premières industrielles, d'autres articles fixés par décret, entraient en France en franchise. Presque tous les produits qu'elles envoyaient à Marseille rentraient dans ces catégories.

La Tunisie et le Maroc étaient soumis à des régimes particuliers.

La Tunisie était liée à la France par diverses conventions commerciales dont la plus importante avait été ratifiée en France par la loi du 19 juillet 1890. En géné-

ral, les produits de la Régence entraient en France en franchise. Néanmoins, quelques-uns étaient assujettis aux droit du tarif minimum : les primeurs, le sucre, le liège, les laines, les superphosphates, d'autres au régime d'entrée en franchise à concurrence d'un contingent fixé annuellement par décret: l'huile d'olive, les animaux vivants, les vins ; les céréales et dérivés soumis à ce régime jusqu'en 1904, y furent soustraits par la loi Debussy (27 juillet 1904). Les marchandises françaises entraient en Tunisie en franchise sauf exceptions.

Le régime douanier du Maroc était déterminé par des conventions internationales : les articles 77 à 100 de l'acte d'Algésiras. Des droits de 10 % *ad valorem* frappaient tous les produits qui entraient sur le territoire marocain sans distinction de provenance. Les vins et les pâtes alimentaires étaient soumis à des droits *ad valorem* de 5 %. Les produits marocains entraient en France en franchise, certains à concurrence d'un contingent (les blés : loi du 18 mars 1923), d'autres en franchise totale: les animaux vivants, les peaux, les laines. L'acte d'Algésiras n'ayant pas défini les relations commerciales maroco-algériennes, il arrivait aux Marocains, lorsque le contingent était épuisé, de faire passer leurs marchandises en Algérie où elles s'embarquaient comme marchandises algériennes : c'est ce qui arrivait pour les animaux vivants.

La loi douanière du 13 avril 1928 et le décret du 2 juillet 1928, ont établi un régime de franchise absolue et générale à l'entrée en France des produits des colonies assimilées. Le Gabon et la Nouvelle Calédonie ont été détachés de ce groupe douanier. Le régime de la porte ouverte, doublé du régime préférentiel, leur a été étendu ainsi qu'aux territoires africains sous mandat français. Les sucres et produits sucrés sont dans tous les cas exempts de droits.

La loi douanière du 30 mars 1928 a modifié légèrement le régime douanier franco-tunisien. Le gouvernement est autorisé à admettre en franchise par décret les produits tunisiens pourvu que les similaires français bénéficient du même régime à leur entrée en Tunisie et que les similaires étrangers y soient soumis au même tarif douanier qu'en France. Les vins tunisiens sont admis en France en franchise, à concurrence d'un contingent fixé définitivement à 550.000 hectolitres. Les divers contingents d'exportation tels qu'ils sont fixés actuellement, dépassent les possibilités d'exportation de la Tunisie. Le régime actuel est donc pour les importations contingentées comme pour un grand nombre d'importations ordinaires, un régime d'entrée en franchise.

De cet exposé, il ressort que les statistiques, dressées pour rendre compte de l'application des régimes douaniers franco-coloniaux, ne peuvent nous indiquer les buts pour lesquels s'effectuent les trafics coloniaux existant actuellement à Marseille. Les négociants marseillais réexportateurs de matières premières coloniales, les industriels exportateurs d'objets ouvrés avec une matière première coloniale importée, n'ont pas intérêt à utiliser l'entrepôt ou l'admission temporaire. Ces régimes ne peuvent avoir d'intérêt que pour ceux qui ont à faire suspendre des droits. Ici les droits n'existent pas ou ils sont trop peu importants pour grèver lourdement la marchandise. La mise en entrepôt causerait plus de frais qu'elle ne rapporterait de bénéfices.

La loi d'avril 1928 a complété et généralisé l'entrée en franchise des produits des colonies assimilées. Puisque les produits de l'Algérie en droit, la majeure partie des produits de la Tunisie en fait, les produits agricoles et les matières premières industrielles des colonies du second groupe à régime préférentiel entraient déjà en fran-

chise, on voit que maintenant le montant des entrées en provenance des colonies françaises inscrites au commerce spécial est à peu près égale au montant des entrées inscrites au commerce effectif. Malheureusement, comme la loi de 1928 ne saurait encore avoir une répercussion sur les statistiques douanières, il faut nous reporter au régime antérieur.

Sous le régime antérieur, les produits entrés à Marseille en provenance des colonies assimilées, ceux du moins qui étaient l'objet des importations les plus considérables, entraient en franchise. Il en était ainsi pour le riz, le maïs, le caoutchouc d'Indochine, le graphite de Madagascar, pour tous les produits algériens, pour le blé, les animaux vivants, les vins, les fruits de Tunisie, protectorat dont le régime douanier était proche de celui d'une colonie assimilée.

Les produits entrés à Marseille en provenance des colonies à régime préférentiel du second groupe, n'avaient pas à payer de droits pour être mis à la consommation ; ou bien ils avaient à payer des droits restreints (bois par exemple). Ces produits étaient en effet des matières premières industrielles ou des objets d'alimentation.

Seuls, les produits des autres colonies du second groupe supportaient des droits à leur entrée en France. Mais ces produits étaient peu nombreux. Deux seulement étaient importants : les oléagineux de l'Inde française qui viennent en réalité de l'Inde anglaise ; les bois d'A. E. F. Mais comme ces produits n'étaient pas l'objet de réexportations importantes (bois), ou comme leur transformation industrielle ne pouvait être faite en admission temporaire (oléagineux), ils entraient comme articles de commerce spécial.

La différence entre la montant des importations ou

des exportations portées au Commerce général et au Commerce spécial permettent ordinairement de se rendre compte des transactions dont les produits embarqués ou débarqués ont été l'objet. Les chiffres des trafics coloniaux à Marseille ne peuvent à raison du contenu des régimes douaniers coloniaux nous fournir de semblables indications. Les statistiques douanières nous fourniront uniquement les renseignements concernant le montant des embarquements ou des débarquements de marchandises en provenance et à destination des colonies françaises. Les chiffres que nous relèverons seront toujours ceux du Commerce général. Nous chercherons à déterminer les buts commerciaux et industriels des embarquements et des débarquements, non pas d'après les statistiques douanières, mais d'après des statistiques établies à la suite d'enquêtes locales.

CHAPITRE PREMIER

Montants comparés des trafics coloniaux à Marseille avant et depuis la guerre.

Avant d'étudier les différents trafics qui composent chaque année le trafic colonial de Marseille, il nous semble nécessaire d'indiquer quelle est son importance générale dans l'ensemble du trafic marseillais ; d'évaluer le montant des marchandises débarquées ou embarquées dans l'un des trois buts que nous avons définis précédemment ; de comparer son importance à celle des trafics généraux de nos diverses colonies.

I

Le total des marchandises en provenance ou à destination de nos colonies, manipulées sur les quais de Marseille (1) est passé de 1.630.000 tonnes en 1913 à

(1) Nous n'indiquerons que le montant des manipulations à quai de Marseille même, faute de sources. Pour l'année 1926, nous considérerons comme bassins du port de Marseille les bassins de Port de Bouc, Martigues et Caronte qui sont contrôlés et améliorés par la Chambre de Commerce de Marseille.

2.140.000 en 1926. Le tonnage des marchandises débarquées était en 1913 de 721.333 tonnes, en 1926 de 1 million 181.904. Celui des marchandises embarquées passait de l'une à l'autre de ces deux années de 905.009 tonnes à 954.867. *C'est de 1920 à 1926 qu'eurent lieu les modifications quantitatives les plus importantes.*

En 1913, le trafic colonial marseillais était en amélioration. En 17 ans, depuis 1896, il avait doublé. Le montant des exportations était supérieur à celui des importations : l'envoi d'outillage et de denrées de consommations nécessaires durant la période de mise en marche des exploitations coloniales expliquait le montant élevé des exportations.

La guerre ne modifia pas le trafic colonial marseillais. En 1920, année durant laquelle la plupart des prohibitions d'exportation ayant été levées, le commerce redevenu normal, ce trafic atteint 1.690.000 tonnes (854.866 tonnes d'importations, 736.400 d'exportations). Il est vrai que si le montant des importations a augmenté de 118.466 tonnes, celui des exportations a diminué de 168.000. Cette diminution n'est pas considérable, mais les exportations de 1920 sont spéciales : elles comprennent des exportations destinées aux corps expéditionnaires de Syrie et du Maroc.

Depuis 1920, le trafic colonial augmente beaucoup. En 1926, il atteint 2.136.771 tonnes (1.181.904 tonnes débarquées, 954.867 embarquées). Le trafic a donc augmenté **plus rapidement qu'avant-guerre** : 550.000 tonnes en 6 ans. L'augmentation des importations en provenance des colonies (330.000 tonnes) est supérieure à celle des exportations qui leur sont destinées (220.000 tonnes).

Le montant des importations est devenu supérieur à celui des exportations. Il n'y a là rien que de naturel. La période de mise en exploitation de l'Algérie, de la Tu-

nisie et de l'Indochine est passée. Mais Marseille reste, vis-à-vis des colonies dont la mise en exploitation n'est pas terminée, *port exportateur* comme avant-guerre. En 1926, il s'embarque à destination du Maroc, de l'A.O.F., de l'A.E.F. et de Madagascar plus de marchandises qu'il n'en débarque : 362.000 tonnes contre 268.655. Le Maroc et l'A.E.F. en particulier, reçoivent de Marseille quatre fois plus de marchandises qu'il ne lui en envoient.

Les chiffres que nous venons de citer diront davantage si nous les comparons à ceux du trafic général marseillais.

En 1913, 8.160.848 tonnes de marchandises furent manipulées sur les quais, 5.001.114 pour y être débarquées, 3.158.734 pour être embarquées. Le trafic colonial (1 million 630.000 tonnes) représentait donc 20 % du trafic marseillais. Le montant des importations en provenance des colonies françaises représentait 12 % des importations totales à Marseille ; le montant total des exportations à destination de nos colonies 29 % des exportations marseillaises.

En 1920, 5.804.162 tonnes de marchandises sont manipulées sur les quais. Les manipulations ont donc diminué de 2.356.700 tonnes par rapport à 1913. Elles ont diminué surtout par suite de la diminution des exportations (1.389.391 tonnes) ; la diminution des importations a été moins considérable (968.000 tonnes). En 1920, le trafic colonial représente donc 30 % du trafic marseillais ; le montant des importations de provenances coloniales atteint 21 % des exportations ; celui des exportations à destinations coloniales 41 % des exportations marseillaises. Les variations du change, la fermeture des marchés étrangers ont contraint les Marseillais à faire appel aux **productions coloniales pour renouveler leurs stocks**. La perte de leur clientèle étrangère les ont poussés à re-

chercher davantage une clientèle coloniale. On ne peut pas encore dire qu'ils se désintéressent de reconquérir leur clientèle internationale.

De 1920 à 1926, l'activité du port est en reprise. En 1926, 7.330.000 tonnes de marchandises sont manipulées sur les quais de Marseille et de ses annexes. Sur les quais marseillais proprement dits, on débarque 4.401.990 tonnes, on en embarque 2.168.352. Le trafic colonial (2.140 mille tonnes), représente donc 30 % du trafic marseillais; le trafic des importations coloniales représente 28 % de celui des importations; le trafic des exportations à destinations coloniales 46 % de celui des exportations.

Marseille n'a donc pas encore retrouvé son activité d'avant-guerre. Certes, il est vain de comparer les trafics effectués en 1913 et en 1926 dans les ports de Marseille tels qu'on les concevait avant-guerre. Nous avons ajouté aux trafics opérés dans ce qu'on appelle traditionnellement le port de Marseille, ceux des ports ses annexes. Nous devons de plus attirer l'attention sur le développement de Port-Saint-Louis du Rhône, dont le trafic est passé de 290.000 tonnes en 1913 à 733.882 en 1926, et à 1.003.000 en 1927. La médiocrité de la situation topographique de Marseille qui y rend difficile le passage des transports et l'entreposage, a fait la fortune de Port Saint-Louis qui dispose d'arrière-terrains moins encombrés. Mais l'activité de ce port dépend incontestablement de Marseille : en 1926, 82 % des manipulations qui s'y effectuent le sont sur l'ordre de commerçants marseillais. Port Saint-Louis dégage Marseille comme Altona dégage Hambourg, Saint-Pierre-d'Arena Gênes. Il est donc juste d'évoquer le développement de son trafic quand on parle de l'évolution récente du trafic de Marseille.

Malgré cela, les manipulations effectuées à Marseille même sont en 1926 inférieures de 2.021.000 tonnes à celles

de 1913. La supériorité numérique des débarquements est plus marquée. En 1913, Marseille importait 1.842.000 tonnes de plus qu'elle n'en exportait ; en 1926 2.250.000.

Or, si l'on recherche quels éléments du trafic sont en décadence, on s'aperçoit que ce sont ceux qui témoignaient du rôle international de Marseille.

Le tonnage des marchandises embarquées à Marseille ou débarquées de navires français est en 1926 le même qu'en 1913 (en 1913, 4.101.582 tonnes ; en 1926, 4.181.923 tonnes). Au contraire, le tonnage des marchandises embarquées à Marseille ou débarquées de navires étrangers a considérablement diminué *surtout depuis la guerre*. Il était en 1913 de 4.837.070 tonnes, il était encore de 3. 406. 718 tonnes en 1920 ; il n'est plus que de 2. 815.669 tonnes en 1926.

Les marchandises embarquées à Marseille ou débarquées de navires français sont des marchandises en cabotage, des marchandises en provenance ou à destination de colonies françaises et de pays étrangers dont les ports sont desservis par des lignes de navigation françaises ayant point d'attache ou d'escale à Marseille.

Le tonnage des marchandises en cabotage n'a guère changé de 1913 à 1926. Il était de 1.100.000 tonnes en 1913, il est de 985.000 en 1926. Le tonnage des marchandises en provenance ou à destination des colonies françaises naviguant sur navires français a augmenté de 600.000 tonnes. En 1913, les navires français transportaient de France aux colonies françaises ou vice-versa, les quatre cinquièmes du tonnage transporté ; en 1926, ils en transportent les neuf dixièmes. Le tonnage des marchandises en provenance ou à destination des pays étrangers transportées par vapeurs français a diminué de 500.000 tonnes. Cette diminution affecte les compagnies françaises de navigation régulière.

Les marchandises embarquées à Marseille ou débarquées de navires étrangers sont des marchandises en provenance ou à destination des colonies françaises ; des marchandises transportées par des lignes de navigation régulière étrangères, surtout des marchandises transportées par tramps.

La diminution de 1913 à 1926 des marchandises des colonies françaises transportées par navires étrangers est négligeable : 88.000 tonnes. La diminution des transports effectués par des lignes de Compagnies de navigation étrangères l'est aussi. C'est donc surtout la diminution du trafic par tramps qui explique la diminution de trafic de 2.021.000 tonnes que nous avons constatée.

Le tramp est, comme on sait, affrété par les négociants étrangers qui désirent ou bien faire parvenir de Marseille à un port étranger les marchandises qu'ils viennent d'acheter, ou bien exécuter vis-à-vis des négociants français les contrats qu'ils ont conclu avec eux, ou bien faire parvenir leurs marchandises à Marseille, assurés qu'ils y sont de trouver la possibilité de les y vendre. Le transport par tramp permet d'apprécier le rôle international que joue un port comme centre d'attraction de marchandises, comme centre d'approvisionnement.

La diminution des transports par tramps permet d'apprécier la diminution du rôle international que joue Marseille. Les transports par tramps diminuent de 1920 à 1926 de 580.000 tonnes à une époque où les échanges augmentent partout. Il est curieux de constater la diminution du rôle international de Marseille, juste au moment où se développait un trafic qui aurait dû, semble-t-il, permettre de le continuer.

II

Les buts des trafics coloniaux ne se sont guère modifiés de 1913 à 1926 (1).

En 1913, les buts des débarquements des 728.333 tonnes qui venaient des colonies françaises nous semblent avoir été les suivants : 80.000 tonnes déjà destinées à un commerçant de l'intérieur, lors de leur départ du port colonial, étaient en transport via Marseille, 262.000 tonnes ont été débarquées sur l'ordre de commerçants locaux qui, par la suite, les ont revendues hors de Marseille, 489 mille tonnes ont été utilisées dans les usines locales.

Sur les 905.000 tonnes embarquées, 52.000 étaient en transport via Marseille ; 163.000 avaient été vendues par des négociants marseillais à des négociants coloniaux, 492.000 sortaient des usines marseillaises.

En 1926, les buts des débarquements des 1.181.904 tonnes qui venaient des colonies françaises se répartissaient entre les trois catégories distinguées plus haut de la façon suivante : 104.000 pour la première, 340.000 pour la seconde, 740.000 pour la troisième ; 10 tonnes ont servi à approvisionner des navires. Sur les 954.867 tonnes exportées, 183.000 viennent de l'intérieur, 148.000 ont été vendues par des négociants locaux à des négociants coloniaux, 546.000 sortent des usines locales.

D'une année à l'autre, on ne distingue pas dans les buts des trafics coloniaux de modifications importantes,

(1) Les chiffres ci-dessous sont, bien entendu, hypothétiques. Nous avons repris dans la thèse de M. Montagne les évaluations pour 1913 (trafic général), nous avons établis celles de 1913 (trafic colonial) et celles de 1926 (trafics général et colonial).

Les chiffres seront justifiés dans les divers paragraphes du chapitre II.

phénomène d'autant plus curieux que si on établit pour le trafic général du port en 1913 et en 1926 des chiffres similaires, on constate des variations très sensibles.

En 1913, sur les 8.160.848 tonnes embarquées et débarquées, 795.604 auraient servi à l'approvisionnement des navires ; 1.642.255 (1) auraient été des transports via Marseille ; 1.067.525 l'objet de marchés conclus entre des négociants locaux et coloniaux ; 4.655.464 sont entrées dans les usines marseillaises ou en sont sorties.

En 1926, sur les 7.300.000 tonnes manipulées, 1. 218.000 ont servi à approvisionner les navires ; 872.000 sont des transports via Marseille ; 1.267.000 des marchés conclus entre négociants locaux et coloniaux ; 3.800.000 sont entrées ou sorties des usines locales.

De 1913 à 1926, l'activité de Marseille comme port ravitailleur de navires s'est donc accrue. Cette constatation est de peu d'importance pour le trafic colonial. Les colonies françaises ne fournissent à Marseille ni mazout, ni charbon.

Son activité comme port de passage de transports a diminué dans des proportions considérables. Port-Saint-Louis a enlevé à Marseille les trafics en passage que n'effectuent pas les compagnies de navigation à itinéraire fixe et même ceux qu'effectuent certains cargos des lignes de navigation régulière.

Son activité comme port d'embarquement ou de débarquement de marchandises dont le trafic n'a profité à Marseille qu'à des transitaires et à des négociants semble s'être accrue. Le nombre des marchandises mani-

(1) Ce chiffre nous semble très exagéré, le chiffre donné comme celui des importations et des exportations de marchandises, objet de conventions entre seuls négociants, trop bas. Ces chiffres sont corroborés par les évaluations de la Chambre de Commerce. Compte rendu 1913, p. 74.

pulées dans ce but a augmenté de 200.000 tonnes de 1913 à 1926.

Enfin son activité comme port d'embarquement et de débarquement de matières premières vendues en définitive à des industriels locaux ou d'objets qu'on leur a achetés a diminué. Les tonnes manipulées à quai dans ce but s'élevaient en 1913 à 4.655.464 ; en 1926, elles ne s'élèvent plus qu'à 3.800.000 (2.380.000 aux importations, 1.420.000 aux exportations). Les usines locales ont travaillé durant l'après-guerre davantage pour la consommation intérieure, moins pour l'exportation.

Le rapprochement des chiffres que nous venons d'établir pour le trafic général et le trafic colonial nous incite à formuler les conclusions suivantes :

Les importations et les exportations en passage en provenance ou à destination des colonies françaises ont augmenté alors qu'ont diminué les manipulations faites à Marseille dans ce but. Les premières montent de 92.000 tonnes (1913) à 287.000 (1926). Les secondes tombent de 1.642.255 tonnes à 872.000. En 1913, les manipulations de marchandises en passage, en provenance ou à destination des colonies françaises atteignent 7 % de l'ensemble des manipulations faites dans ce but ; en 1926 33 %. Le développement des besoins coloniaux a fait de Marseille, port d'attache des lignes de navigation coloniale, le port par où sont transportées des quantités croissantes d'objets multiples en passage.

Le nombre des manipulations à quai qui ont pour but la réalisation ou l'offre d'une opération commerciale qui ne profite à Marseille qu'à un négociant, a augmenté tant au trafic général qu'au trafic colonial. Il est vraisemblable que l'augmentation constatée au trafic général est due à l'augmentation constatée au trafic colonial. Nous verrons par la suite que cette augmentation

est due au développement à Marseille de marchés nouveaux.

Le rapprochement des montants des manipulations à quai de matières premières étrangères ou coloniales qui par la suite entraient dans les usines locales, ceux d'objets sortis de ces usines est fort instructif. De 1913 à 1926, la totalité des manipulations effectuées dans ce but a diminué ; le montant de celles qui portent sur les matières premières coloniales ou sur des objets fabriqués destinés aux colonies a augmenté. Aussi, alors qu'en 1913, le montant des secondes représente 17 % de celui des premières, en 1926, il en représente 34 %.

Ce sont surtout les importations de matières premières coloniales qui ont augmenté ; elles passent de 489.000 tonnes en 1913 à 760.000 en 1926. Les importations générales de matières premières ont dans le même temps diminué, probablement de 1.835.000 tonnes à 1.640.000.

Les exportations à destinations coloniales d'objets fabriqués localement ont légèrement augmenté de 1913 (492.000 tonnes) à 1926 (546.000). Dans le même temps, le montant total des exportations d'objets fabriqués localement a considérablement diminué. Il tombe de 1.835.000 tonnes à 874.000.

Les buts du trafic général du port de Marseille et ceux de son trafic colonial se sont donc modifiés de façons très différentes de 1913 à 1926.

III

L'importance de son trafic colonial fait appeler Marseille : la Porte de l'Orient, le Port colonial de la France. Il nous semble nécessaire de préciser quels sont d'une façon générale les expéditeurs et les destinataires coloniaux des marchandises manipulées sur les quais mar-

seillais ; quelle importance présente pour eux le commerce qu'ils font avec Marseille.

En 1913, la majeure partie du trafic colonial marseillais provenait ou était destiné à l'Algérie et à la Tunisie. Ces deux pays envoyaient à Marseille l'un 313.000 tonnes de marchandises, l'autre 90.000. Ils en recevaient, le premier 434.000 tonnes, le second 97.000. L'ensemble de ces manipulations, 934.000 tonnes, représentait 60 % du trafic colonial marseillais.

Le trafic en provenance ou à destination des autres colonies, sans être aussi important, avait cessé d'être négligeable. Le Maroc, le Sénégal, Madagascar, l'Indochine, les vieilles colonies, envoyaient à Marseille 340.000 tonnes et en recevaient 271.000. Les colonies assimilées envoyaient 248.000 tonnes ; celles soumises au régime de la porte ouverte, 92.000. Le Maroc à lui seul recevait de Marseille 165.000 tonnes de marchandises.

En 1926, la situation s'est modifiée. L'Algérie et la Tunisie ont des exploitations à l'européenne. Elles en retirent les avantages économiques ordinaires, notamment la liberté commerciale. Aussi ne fournissent-elles plus à Marseille que 51 % de ses importations coloniales, 678.177 tonnes sur 1.181.904. Elles ne reçoivent plus que 46 % des marchandises qui sortent de Marseille vers les colonies : 476.982 tonnes sur 954.867. La diminution de la prépondérance du trafic algérien-tunisien résulte de l'augmentation considérable des arrivages ou des expéditions en provenance ou à destination des autres colonies et de la stabilité de ceux en provenance ou à destination de l'Algérie et de la Tunisie. De 1913 à 1926, le montant des exportations marseillaises à destination de l'Algérie et de la Tunisie a diminué de 65.000 tonnes ; le montant des importations en provenance de l'Algérie et de la Tunisie n'a augmenté que de 275.000.

Si l'on ajoute, il est vrai, aux chiffres de ces trafics ceux du trafic marocain, on s'apercevra que le montant des trafics en provenance et à destination de l'Afrique du Nord, 727.636 tonnes en provenance, 656.096 à destination représente 60 % des importations coloniales à Marseille, 66 % des exportations. Il semble légitime de procéder à ce groupage, bien qu'il fausse les comparaisons entre les chiffres de 1913 et ceux de 1926, puisque Maroc, Algérie et Tunisie font partie d'un même ensemble géographique et économique.

L'importance qu'occupe dans le trafic colonial marseillais le trafic de l'Afrique du Nord nous obligera fréquemment à nous occuper plus spécialement des produits qui en proviennent ou qui lui sont destinés.

Si important que soit ce trafic, il ne saurait cacher l'importance grandissante des trafics en provenance ou à destination des autres colonies françaises. Ces colonies envoient à Marseille en 1926 des quantités de marchandises supérieures de 128.268 tonnes aux quantités envoyées en 1913 (340.000 tonnes en 1913, 468.268 en 1926). Elles en reçoivent des quantités supérieures de 123.083 tonnes aux quantités reçues en 1913 (139.075 tonnes en 1913, 262.158 en 1926).

Les colonies assimilées autres que l'Algérie et la Tunisie, au groupe desquelles nous les avons rattachées, envoient en 1926 à Marseille 278.285 tonnes. 155.911 viennent d'Indochine. 52.571 de Madagascar ; 69.183 des vieilles colonies. Depuis 1913, les envois des vieilles colonies n'ont guère changé ; ceux de l'Indochine au contraire, **ont augmenté de 102.400 tonnes**, ceux de Madagascar de 32.700. Si les colonies assimilées envoient en 1926 à Marseille plus de matières premières qu'en 1913, elles en reçoivent aussi des quantités plus considérables de produits (71.000 tonnes en 1913, 100.808 en 1926).

Même augmentation de trafic pour les dépendances françaises soumises au régime de la porte ouverte. Ces colonies envoient à Marseille en 1926 173.900 tonnes de marchandises, dont 162.749 pour l'A.O.F. seulement, soit le double de ses envois de 1913. Elles en reçoivent 161.350 tonnes: l'A.O.F. 144.870 au lieu de 68.020 en 1913, l'A.E.F. 9.709 au lieu de 55.

La mise en valeur si différemment avancée de nos colonies explique ces chiffres. La prépondérance du trafic en provenance ou à destination de l'Algérie et de la Tunisie disparaît : le perfectionnement de leur outillage et de leur organisation commerciale, la stabilité de leur production leur permettent de disposer davantage et plus librement de leurs marchandises, de demander moins à Marseille. Au contraire, les colonies dont la mise en exploitation date du début du xx^e siècle envoient à Marseille des quantités importantes de marchandises. Elles continuent à en recevoir tous les approvisionnements qui leur sont indispensables. D'une façon générale, le trafic colonial de la période 1913-1926 ne fait que confirmer ce qu'avaient déjà souligné les économistes de 1913. Il change d'objet et de destination très rapidement.

En examinant quelle importance présente actuellement pour les commerçants coloniaux le trafic en provenance ou à destination de Marseille, la même idée se précise mieux (1).

En 1926, le montant des débarquements dans les ports algériens et tunisiens est de 3.582.126 tonnes (2.860.797 dans les premiers, 711.329 dans les seconds) ; il faut ajouter ceux effectués dans les ports du Maroc (623.218 tonnes), soit au total pour l'Afrique du Nord 4.195.554 tonnes.

(1) Nous continuerons la comparaison des tonnages: le commerce des colonies française ne nous intéresse ici qu'autant qu'il est susceptible de permettre une utilisation du port de Marseille.

Le montant des embarquements effectués la même année dans les ports algériens et tunisiens (4.726.595 tonnes pour les premiers, 3.872.560 pour les seconds est de 8.599.155 tonnes : soit avec les embarquements effectués dans les ports marocains (1.096.378 tonnes), un total pour l'Afrique du Nord de 9.695.553 tonnes.

Si l'on compare aux chiffres du commerce de Marseille avec l'Afrique du Nord, les chiffres qui viennent d'être cités, on constate qu'en 1926 Marseille n'envoie à l'Afrique du Nord que 18 % des produits que ces colonies importent : 656.096 tonnes sur 4.195.554 ; qu'elle ne reçoit que 8 % des produits qu'exporte l'Afrique du Nord : 727.636 tonnes sur 9.695.533.

Ces proportions sont en diminution sur les proportions de 1913. En 1913, Marseille envoyait à nos trois colonies 24 % des marchandises qu'elles recevaient : elle recevait 11 % des marchandises que l'Afrique du Nord expédiait.

On ne peut alléguer pour justifier la diminution de ces proportions, d'une diminution du commerce de l'Afrique du Nord avec la France. Ce commerce a augmenté. Le montant des marchandises nord-africaines entrées en France passe de 2.468.000 tonnes en 1913 à 3.524.000 en 1926 ; le montant des marchandises françaises entrant en Afrique du Nord passe de 1.540.000 à 1.652.282.

La diminution de la prépondérance de Marseille dans le commerce que la France fait avec ses trois colonies nord-africaines est donc effective. En 1913, Marseille recevait 22 % des importations nord-africaines en France ; en 1926, elle n'en reçoit plus que 20 %. En 1910, Marseille expédiait 56 % des marchandises que les ports français envoyaient en Afrique du Nord ; en 1926, elle n'en expédie plus que 38 %.

La prépondérance du trafic marseillais dans le com-

merce que font les autres colonies assimilées a subi des fortunes diverses (1).

A Madagascar, cette prépondérance est en recul. Madagascar recevait en 1913 51.000 tonnes de marchandises dont 42.523 de France. Marseille lui envoyait, à elle seule, 26.474 tonnes. Madagascar expédiait 54.000 tonnes dont 40.055 vers la France. De ces expéditions, Marseille recevait 17.980 tonnes. En 1913, le trafic Marseille-Madagascar représentait donc 44 % de celui des ports de la Grande Ile; 61 % des envois français, 43 % des expéditions que la Grande Ile faisait à destination de la France.

En 1926, Madagascar recevait 129.829 tonnes dont 98.000 de France. Marseille lui en envoyait 32.940. Madagascar envoyait 220.704 tonnes dont 115.000 à destination de la France. Marseille en recevait 52.571. En 1926, le trafic Marseille-Madagascar ne représente donc plus que 24,5 % du trafic des ports de la Grande Ile ; 46 % des envois français; 34 % des envois que la Grande Ile fait à la France. La prépondérance du trafic marseillais à Madagascar est donc en recul.

En Indochine, la prépondérance de Marseille s'est accentuée. En 1913, l'Indochine recevait et envoyait 2 millions 602.000 tonnes de marchandises ; elle envoyait en France 361.229 tonnes de produits divers dont 53.580 tonnes à Marseille ; elle recevait de France 88.063 tonnes dont 33.898 de Marseille. Le trafic Marseille-Indochine représentait donc 3 % des trafics des ports indochinois; 14 % des marchandises que la France recevait; 38 % des envois français.

En 1926, l'Indochine reçoit 564.353 tonnes de prove-

(1) Nous passons volontairement sous silence les vieilles colonies dont l'économie ne se modifie guère.

nances diverses; elle en envoie à divers destinataires 2.181.303. Elle expédie en France 196.609 tonnes (1) dont 154.911 à Marseille. Elle reçoit de France 150.518 tonnes dont 74.485 de Marseille. Le trafic Marseille-Indochine représente donc 9 % des trafics des ports indochinois, 75 % (??) des marchandises que la France reçoit d'Indochine; 50 % des envois français.

Ces pourcentages doivent être supérieurs à la réalité. Il n'en reste pas moins que la prépondérance du trafic marseillais en Indochine a augmenté.

La prépondérance du trafic marseillais dans le commerce des colonies françaises soumises au régime de la porte ouverte s'est en général affirmée.

L'A.O.F. reçoit et envoie en 1926 des quantités de marchandises plus importantes qu'en 1913. Ses importations, abstraction faite des importations de charbons et mazouts destinés à l'approvisionnement des navires (240.000 tonnes annuellement) passent de 410.000 tonnes en 1913 à 534.753 en 1926. De France, l'A.O.F. recevait en 1913, 97.815 tonnes dont 67.800 de Marseille ; en 1926, elle en reçoit 250.000 dont 144.870 de Marseille. En 1913, arrivaient de Marseille 17 % des marchandises que recevaient l'A.O.F., 70 % des marchandises françaises que recevait notre colonie ; en 1926, il arrive de Marseille 29 % de marchandises que reçoit l'A.O.F., 58 % des marchandises françaises.

En 1913, l'A.O.F. exportait, abstraction faite des sorties de charbons et mazouts, 474.900 tonnes ; elle en ex-

(1) Les chiffres donnés comme ceux des exportations indochinoises à destination de la France et comme ceux des exportations françaises à destination de l'Indochine sont la somme de ceux que donnent les Chambres de Commerce de Saïgon et Haïphong. Malheureusement ce ne peuvent être que des approximations car les résumés statistiques de la Chambre de Commerce de Saïgon sont dressés en valeur. Il faut donc recourir aux états de détails.

porte 854.507 en 1926. La France recevait 182.242 tonnes dont 82.000 à Marseille ; elle en reçoit maintenant 420.000 dont 162.749 à Marseille. En 1913, Marseille recevait 17 % des expéditions que faisait notre colonie, 44 % des expéditions qu'elle faisait à la France ; en 1926, Marseille reçoit 20 % des expéditions que fait notre colonie, 40 % des expéditions qu'elle fait à la France.

La prépondérance du trafic marseillais dans le trafic général de l'A.O.F. s'affirme donc : la prépondérance du trafic marseillais mis en regard du trafic des autres ports français est en léger recul.

L'A.E.F., pays neuf, dont la mise en exploitation est encore peu avancée, importe en 1913 et en 1926, des quantités égales de marchandises (50.000 et 52.000 tonnes). Mais alors qu'en 1913, Marseille ne lui fournissait que 53 tonnes, en 1926, elle lui en fournit 9.170, presque tout ce que la France fournit à l'A.E.F. (11.347 tonnes).

En 1926, l'A.E.F. exporte des quantités de marchandises un peu supérieures à celles de 1913 (210.000 et 280.447 tonnes). La France se fournit davantage en A. E. F. (118.904 tonnes). Le montant des importations à Marseille de marchandises d'A.E.F. est resté aussi insignifiant qu'il était en 1913 : 4.412 tonnes en 1913, 4.300 moyenne 1925-1926.

La prépondérance de Marseille comme port de provenance des marchandises importées en A.E.F. s'est donc affirmée ; par contre, Marseille ne joue pas dans le commerce des exportations de l'A.E.F. un rôle plus considérable.

La prépondérance qu'avait Marseille en 1913 dans les trafics de nos grands ports coloniaux a donc subi depuis cette date des vicissitudes diverses. Ces vicissitudes ne peuvent s'expliquer que par l'évolution du développement économique de nos colonies.

Nos colonies de l'Afrique du Nord sont arrivées à un développement économique tel qu'elles peuvent se fournir où bon leur semble et fournir à qui bon leur semble. Parmi nos colonies assimilées, certaines pourraient déjà se passer de Marseille ; mais comme leurs ports sont surtout reliés avec la France par des lignes de navigation dont le port d'attache est Marseille, le trafic avec la France reste trafic marseillais. Les colonies soumises au régime de la porte ouverte, elles, ont encore besoin des marchés marseillais pour placer les produits qu'elles peuvent exporter ; elles ont besoin des denrées alimentaires, des produits de première nécessité que Marseille est seule à exporter en France sur une grande échelle ; par la même occasion, elles font venir par Marseille les machines et l'outillage dont elles ont besoin.

La prépondérance du trafic marseillais dans les trafics des ports coloniaux, dépend donc du développement de la mise en exploitation de nos colonies.

CHAPITRE II

Chargements et déchargements de marchandises finalement destinées à ou originairement sorties des usines marseillaises.

Le montant total des embarquements et des débarquements de marchandises en provenance ou à destination des colonies françaises, s'élève en 1926 à 2.136.771 tonnes. Les débarquements ont porté sur 1.181.904 tonnes, les embarquements sur 954.867.

Si l'on admet qu'un ensemble d'embarquements et de débarquements de marchandises devient un trafic lorsqu'il dépasse chaque année avec régularité 50.000 tonnes, on constatera qu'en 1926 le trafic en provenance des colonies françaises se compose de sept produits: ceux des farineux alimentaires (437.071 tonnes) , des matières grasses (271.567) ; des boissons (100.675) ; des pierres, terres et combustibles minéraux (94.763) ; des primeurs (92.887) ; des sucres (68.067) et celui des animaux vivants (52.624). Si l'on ajoute à ces sept trafics trois autres qui offrent au point de vue du passé ou de l'avenir une importance: celui des peaux (31.475 tonnes), celui du caoutchouc (20.000) et celui des bois (16.800), on arrive à énumérer presque tous les trafics coloniaux à destination de Marseille : 1.155.139 tonnes sur 1.181.904.

Le trafic à destination des colonies françaises est plus composite. Les trafics de six produits dépasse 50.000 tonnes : ceux des pierres, terres, combustibles minéraux et poteries (248.369), des sucres (134.204), des farineux alimentaires (91.938), des ouvrages en métaux (68.185), des boissons (59.280), des produits chimiques (53.684). Cinq trafics sont compris entre 20 et 50.000 tonnes : ceux des métaux (43.495 tonnes), des tissus (33.000), des bois (24.500), des huiles et sucs végétaux (22.470), du papier (20.510). Le montant de tous ces trafics atteint 798.740 tonnes, chiffre encore loin de celui des exportations (954.867 tonnes). La différence se compose d'une multitude d'exportations d'ouvrages en matières diverses (82.621 tonnes) et d'une multitude d'exportations très faible dont l'ensemble ne peut être considéré comme un trafic (88.561 tonnes).

Nous nous proposons d'étudier les débarquements et les embarquements des marchandises que nous venons d'énumérer : nous étudierons leurs montants en 1926 comparés à ceux de 1913, leurs buts économiques, les provenances et les destinations des marchandises manipulées, l'organisation technique des manipulations ; en un mot, tout ce qui nous permettra de définir le trafic général dont ils sont les éléments.

Nous étudierons d'abord les manipulations de marchandises qui pour leur plus gros tonnage ou pour leur totalité entrent finalement dans les usines marseillaises, ou qui, à l'origine de leur circulation, en sortent : farineux alimentaires, matières grasses, pierres, terres, combustibles minéraux et poteries, produits chimiques, sucres.

Nous étudierons ensuite les manipulations de marchandises dont les plus gros tonnages n'ont procuré à Marseille un bénéfice qu'à un transitaire et à un commer-

çant : boissons, animaux vivants, caoutchouc, bois, métaux.

Nous étudierons enfin les manipulations de marchandises dont les tonnages les plus importants n'ont procuré à Marseille un bénéfice qu'à un transitaire : primeurs, métaux, ouvrages en métaux, tissus.

§ 1. — LES CÉRÉALES.

Le trafic colonial des céréales, depuis longtemps très important, a présenté récemment un nouvel intérêt. Le commerce des céréales à Marseille s'est modifié. Marseille, centre traditionnel d'usinage, est devenue un marché national de distribution. Malheureusement, l'organisation défectueuse de la production et du commerce colonial a empêché le développement du trafic colonial. Des efforts ont été faits récemment pour les améliorer.

En 1913, le trafic colonial des céréales se montait à 377.710 tonnes : 259.038 à l'importation, 117.672 à l'exportation. L'Afrique du Nord était le plus gros fournisseur colonial de Marseille (205.306 tonnes) : elle était aussi son principal acheteur (92.052).

Le trafic des céréales se composait de trois trafics : celui des blés et dérivés, celui des petites céréales, celui du riz.

Le premier était depuis longtemps le plus important : en 1913, alors que les importations de riz ne se montaient qu'à 39.247 tonnes, celles des petites céréales à 91.000, les importations de blés coloniaux atteignaient 147.636 tonnes, les exportations 92.022 (1). Nous nous

(1) Chiffres donnés dans les *Statistiques Palm.* 1913 : 110.000 tonnes de blé tendre ; 37.636 tonnes de blé dur.

attacherons donc uniquement en 1913 à l'étude du trafic colonial du blé et de ses dérivés.

Il y a deux sortes de blés : le blé tendre et le blé dur. Le blé tendre donne une farine de panification très blanche, modérément riche en gluten, le blé dur une farine moins blanche très riche en gluten, qui sert surtout à faire des semoules utilisées dans la fabrication des pâtes alimentaires.

La France produit des blés tendres peu riches en gluten : les minotiers français sont donc obligés de mélanger leurs farines à des farines de force, plus riches en gluten. La France ne produit guère les blés qui pourraient les donner. Les blés durs de Limagne sont en quantités peu importantes.

Pour satisfaire aux besoins de la consommation française, Marseille devait donc faire venir du blé de force, même dans les années où sa production permettait à la France d'exporter. Le développement des minoteries, des semouleries et des fabriques de pâtes alimentaires, offrait d'autre part aux commissionnaires marseillais des occasions multiples d'importer des blés. Les 137 usines à blé marseillaises utilisaient 844.000 tonnes de blé divers (1). Les 57 minoteries en triturant 544.000 tonnes de blés tendres, produisaient 460.000 tonnes de farine ; les 203 semouleries en triturant 300.000 tonnes de blés durs, 120.500 tonnes de semoules ; les 60 fabriques de pâtes alimentaires fabriquaient 1.200 tonnes de pâtes avec 1.810 tonnes de semoules.

(1) Chiffres donnés par l'*Encycl. des Bouches-du-Rhône*, vol. VIII, p. 272 et 471. — M. Cohen donne comme montant des tonnes de blé usinées : 547.740 tonnes. — M. Brenier, dans son livre : *Commerce et Industrie à Marseille pendant les deux premières années de la guerre*, donne : 700.000 tonnes. Le chiffre que nous avons cité est pris dans les enquêtes officielles.

Les commissionnaires et les usiniers marseillais revendaient à l'étranger une forte part de la production des usines. De plus, ils fournissaient aux négociants de pays déjà dotés de minoteries les blés tendres dont ils avaient besoin pour faire leur mélange de farine.

Les commisssionnaires de l'Afrique du Nord étaient les principaux fournisseurs coloniaux des négociants marseillais; pourtant leurs envois étaient loin d'avoir l'importance qu'on aurait pu supposer étant donné la proximité des ports nord-africains de Marseille. Les importations de blés algériens n'avaient guère varié depuis une quinzaine d'années; celles des blés tunisiens étaient en régression depuis 1904; les blés marocains n'étaient pas encore connus.

Le fait s'expliquait lorsqu'on connaissait la façon dont se faisaient les affaires de blés nord-africains. Les blés des gros pays exportateurs arrivaient standardisés : ils étaient d'une homogénéité parfaite; l'acheteur marseillais savait d'avance ce qu'il achetait. Au contraire, les blés nord-africains étaient très sales et peu homogènes.

Quand l'acheteur marseillais demandait à un commissionnaire local de lui vendre sous palan un blé nord-africain acheté caf et sur échantillon à un commissionnaire nord-africain, il ne connaissait que de façon très approximative le blé qui lui était fourni. Le lot expédié était formé de blés divers que les négociants nord-africains avaient acheté à de gros producteurs locaux qui avaient besoin d'argent. Ces producteurs étaient d'ailleurs des revendeurs : ils cédaient aux commissionnaires une récolte qu'ils avaient grossie de quantités achetées à de petits colons. Enfin et surtout, le vendeur nord-africain spéculait sur le besoin français de blé durant la période de soudure. Il ne visait pas à fournir un blé de qualité

correcte, mais à mettre sur le marché au moment propice des quantités dont il demandait un prix élevé.

Aussi, les utilisations des blés nord-africains étaient peu variées. Ces blés étaient achetés par les industriels locaux qui possédaient, seuls en France, les machines capables de les nettoyer et de les triturer (1). Les blés tendres fournissaient des farines de mélange ; les blés durs des semoules très recherchées à cause de leur teneur en gluten.

Les industriels marseillais composaient eux-mêmes les farines qu'ils vendaient aux boulangers du Midi provençal et languedocien. Les farines de blé nord-africain leur étaient donc utiles ; mais telle était l'interchangeabilité de leur emploi, qu'il était impossible de savoir quelle quantité de farines produites avec des blés coloniaux était revendue en France.

Il l'était d'autant plus que les farines des blés nord-africains devaient assez souvent ressortir de France en apurements de compte d'admission temporaire. En 1913, sur 844.000 tonnes de blé triturées par les usines marseillaises, 484.084 l'étaient en admission temporaire ; ces blés étaient des blés étrangers depuis que la loi Debussy (20 juillet 1904) avait réalisé l'assimilation douanière de la Tunisie en ce qui concerne les blés. Or, en 1913, les sorties en apurement de compte d'admission temporaire étaient soumises au régime de la loi du 4 juillet 1902 qui n'imposait pas à l'industriel la sortie d'un identique mais la réexportation en provenance de l'usine où avait été mené le blé d'une quantité de farine légalement égale au blé. Comme les farines de blés coloniaux étaient essentiellement des farines de mélanges, elles

(1) *Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*, VIII p. 475.

devaient être parfois réexportées en apurement de comptes d'admission temporaire.

Utilisé comme matière première secondaire, le blé colonial devait aussi, dans une faible mesure, être l'objet d'un transit à Marseille. La Suisse recevait des quantités d'ailleurs peu importantes de blés nord-africains : mais il est impossible de les dénombrer, car ces blés entraient en franchise à Marseille.

Le blé colonial devait enfin passer à Marseille à destination de minoteries françaises de l'intérieur. Les farines marseillaises ayant beaucoup renchéri aux environs de 1910, des minoteries de l'intérieur furent outillées pour triturer les blés nord-africains. Il y avait là un trafic encore infime qui devait prendre après la guerre une importance considérable (1).

Si importantes qu'aient été à Marseille les importations de blés coloniaux, elles ne sauraient diminuer l'importance et la diversité des trafics de blés et dérivés à destination des colonies.

Les commerçants marseillais envoyaient aux colonies le blé tendre français nécessaire à la composition des farines panifiables utilisées pour la consommation des colons. Les quantités exportées atteignaient 7.985 tonnes en 1913.

Ils envoyaient surtout des farines, des semoules et des pâtes : 3.053 tonnes de semoules, 9.800 tonnes de farines. La concurrence que leur faisaient depuis 1910, en France, les minoteries françaises, avait obligé les minotiers et les semouliers marseillais à chercher aux colonies une clientèle nouvelle.

A vrai dire, la concurrence coloniale commençait aussi

(1) Les envois de blés se faisaient par cabotage. Les quantités de blés en cabotage se montaient en 1913 à 37.800 tonnes.

à se développer : des minoteries existaient en Afrique du Nord. Mais comparées aux minoteries marseillaises, elles étaient mal installées et disposaient de capitaux moins importants : les industriels marseillais avaient d'ailleurs trouvé un moyen efficace de lutter contre leur concurrence; ils vendaient à terme, ce qu'ils ne faisaient nulle part ailleurs, même sur les conseils des consuls français; parfois même ils vendaient à crédit

A la veille de la guerre, l'ouverture de minoteries plus modernes en Algérie et en Tunisie rendit aléatoires les efforts marseillais. Ces usines devaient effectivement enlever durant la guerre aux industriels marseillais leurs clients nord-africains et certains clients étrangers.

Les fabricants de pâtes alimentaires eux aussi avaient trouvé dans nos colonies des débouchés pour remplacer ceux que les usines établies dans les pays anciennement importateurs leur avaient enlevés. Ils leur envoyaient 2.263 tonnes de pâtes. Les tonnages que recevait chaque colonie étaient peu élevés, mais toutes en recevaient.

Une organisation des transports bien conçue permettait de réaliser ces importations et ces exportations. Le transport du blé était de tous le plus délicat.

Le blé était transporté en vrac ou en sacs : transporté en vrac, il était mis en sac lors du débarquement. La supériorité du transport en vrac sur le transport en sacs n'ayant pas encore été démontrée, les transports en vrac s'étaient peu généralisés.

Le blé, transporté par des Compagnies de navigation régulière, pouvait passer aisément des ports nord-africains à Marseille. Il était soigné à bord et était transporté à un prix stable : la fixité du tarif des Compagnies ne manquait pas d'influer les parties lors de la fixation du frêt par tramp.

*
**

En 1926, le trafic des farineux alimentaires en provenance ou à destination des colonies françaises atteint 524.009 tonnes: 432.071 sont débarquées, 91.938 embarquées. Comparé à celui de 1913, ce montant a donc considérablement augmenté : en réalité, les importations ont augmenté, les exportations diminué.

Aux importations, le blé ne fournit plus la majeure partie des tonnages : il n'en est plus importé que 168.096 tonnes (1). Les importations des petites céréales de même ont diminué (39.368 tonnes). Les importations de riz ont par contre considérablement augmenté (144.600 tonnes).

Aux exportations, le blé et ses dérivés ne donnent plus lieu qu'à 38 % des embarquements (2); les exportations de maïs (5.000 tonnes), celles de riz (52.500), forment le reste du trafic.

Les fournisseurs de Marseille n'ont guère changé. Le blé vient toujours d'Afrique du Nord, le riz d'Indochine (121.000 tonnes) et de Madagascar (13.600), le maïs d'Indochine (26.628 tonnes). Mais les fournisseurs de Marseille ne la fournissent plus exclusivement comme avant la guerre.

Les clients de Marseille, par contre, ne sont plus les mêmes. L'Algérie et la Tunisie ne lui demandent plus que 1.112 tonnes de farines et de semoules. Elles continuent à s'approvisionner à Marseille en blés tendres et en petites céréales. La suprématie des minotiers et semou-

(1) *Statistiques Palm*. Ce chiffre est inférieur de 60.000 tonnes à celui de la douane, mais nous le reprenons parce que dans les statistiques Palm les importations de blé sont décomposées en importations de blés tendres et de blés durs.

(2) Exportations de blé : 3.500 tonnes, de farines : 13.758 tonnes ; de semoules : 8.971.

liers marseillais au Maroc est en décadence. L'Indochine pourtant grosse importatrice de farines (25.000 tonnes en 1926) se fournit à Hongkong et ne demande à Marseille que 13 tonnes de semoules ! L'A.O.F., l'A.E.F. et Madagascar sont devenues en revanche les clients des minotiers et semouliers marseillais.

Nous examinerons le trafic à Marseille des blés coloniaux et de leurs dérivés et celui du maïs, celui du riz.

Les besoins de blé qui se manifestent à Marseille en 1926 sont très différents de ceux qui s'y manifestaient en 1913. La production de la France ne peut plus suffire à sa consommation, elle a besoin en moyenne de 1.500.000 tonnes de blé étranger par an. Elle ne peut guère fournir à Marseille les 91.740 tonnes de blé tendre que sa population consomme.

La France fait au contraire appel au blé étranger débarquant à Marseille. Des minoteries et des semouleries concurrentes des minoteries et semouleries marseillaises établies à l'intérieur font venir de Marseille des quantités de plus en plus volumineuses de blés exotiques : 20.000 tonnes en 1913, 311.800 en 1920, 606.160 en 1926 (1). Les minotiers et semouliers de l'intérieur ne font pas venir directement le blé du lieu de production ; ils l'achètent aux courtiers marseillais. L'augmentation de leurs demandes a contribué à faire de Marseille depuis la guerre un port répartiteur de blés.

Les besoins des industriels marseillais ont par contre diminué. Les 57 minoteries marseillaises peuvent triturer en 1927 450.000 tonnes de blé tendre, les semoule-

(1) Les chiffres cités sont ceux des expéditions de céréales par les gares de Marseille. Ces céréales sont évidemment exotiques. Les chiffres cités concernent presque uniquement des blés et des riz : les petites céréales arrivées à Marseille entrent en France par cabotage ou par le Rhône. Les entrées de riz ne doivent pas atteindre 40.000 tonnes.

ries 311.200 tonnes de blé dur (2). En réalité, elles n'ont pas trituré plus de 243.000 tonnes de blé tendre et 140.000 de blé dur.

Leur ancienne clientèle s'adresse de moins en moins aux industriels marseillais : leur clientèle française ne leur a acheté que 56.834 tonnes de farine en 1926, au lieu de 191.337 en 1920 ; leur clientèle étrangère 55.620 tonnes au lieu de 63.000 en 1922-1924 ; leur ancienne clientèle coloniale de l'Afrique du Nord ne s'adresse plus à eux.

Ils ont, il est vrai, trouvé dans des colonies plus éloignées une clientèle nouvelle ; aussi, malgré la perte de la clientèle de l'Afrique du Nord, ils ont envoyé en 1926 dans les colonies françaises 13.758 tonnes de farines et semoules, plus qu'en 1920 (9.312). Il n'en est pas moins certain que dans leur ensemble, les besoins des industriels marseillais ont diminué.

Après la guerre, Marseille devient donc un marché français de distribution des blés exotiques.

La conséquence de ce changement est considérable pour le trafic des blés nord-africains. Avant la guerre, les industriels marseillais désireux de satisfaire les goûts divers d'une clientèle variée avaient besoin de ces blés pour opérer des mélanges de farines. Etant donné la multiplicité des farines qu'ils fabriquaient, ils n'avaient pas besoin d'acheter un blé d'une espèce très déterminée : sa farine servait toujours. Ils attachaient une importance au genre du blé (blés tendres ou blés durs), pas à l'espèce.

Depuis la guerre, au contraire, les clients des courtiers marseillais sont pour une très large part des minotiers et semouliers de l'intérieur qui travaillent pour satis-

(2) Brenier. *Atlas économique de la XI^e Région.*

faire les goûts à peu près uniformes d'une clientèle française. Leurs commandes ont donc pour objet non pas seulement des quantités mais des quantités de blés d'une espèce bien déterminée. La détermination de la richesse uniforme en gluten est le fondement même du commerce actuel des blés à Marseille.

Les blés nord-africains ont assez mal satisfait jusqu'ici aux conditions de ce trafic. En 1926, les courtiers marseillais n'en achètent pas beaucoup plus qu'en 1913 : 168.096 tonnes au lieu de 147.636. Ils arrivent difficilement à les revendre aux minotiers et aux semouliers de l'intérieur. En 1913, ils ne les revendaient pas ; en 1926, ils leur en revendent de 50 à 70.000 tonnes (1). Les courtiers marseillais ne revendent à des industriels de l'intérieur que 31 % des blés nord-africains qu'ils importent ; c'est peu si l'on considère qu'ils leur revendent 55 % des blés étrangers qui leur arrivent.

Les blés nord-africains ont donc continué à être utilisés comme avant la guerre surtout par les minotiers et les semouliers locaux. Si dans son ensemble le commerce des blés nord-africains a suivi la même évolution que le commerce général des blés, le premier est

(1) Nous justifions de ce chiffre comme suit : En 1926, 301.800 tonnes de céréales ont été expédiées par des négociants marseillais en France : elles comprenaient 271.800 tonnes de blé. Les expéditions de blé comprenaient à leur tour 33.000 tonnes de blé en transit (ces blés en transit étaient des blés étrangers). Les expéditions des 238.800 tonnes restantes sont ou bien des expéditions de blés étrangers entrés sous le régime de mise à la consommation ou bien des expéditions de blés coloniaux, ou bien des expéditions de blés stockés. Or, en 1926, il est entré à Marseille sous le régime de la mise à la consommation 187.700 tonnes de blés étrangers ; les stocks d'un montant de 62.000 tonnes ont perdu durant l'année 10.500 tonnes. En admettant que tous les blés étrangers entrés à Marseille et que tous les blés déstockés aient été envoyés en France, — ce qui est évidemment une exagération — 51.000 tonnes de blés expédiés en France doivent être des blés coloniaux ou des blés français. Il n'est guère vraisemblable que ce soient des blés français.

resté plus que le second commerce entre négociants et industriels marseillais. Or, Marseille, port de blés, est devenue de façon évidente après la guerre marché plus que lieu d'usinage. Elle l'est devenue beaucoup moins pour les blés nord-africains que pour les blés étrangers.

La façon dont s'opère le commerce du blé nord-africain nous expliquera ces particularités.

Les Etats-Unis ou le Canada ont organisé le commerce intérieur et extérieur de leurs blés d'une façon telle que cette organisation s'impose aux importateurs européens. Leurs blés viennent de semences sélectionnées. Déposés tels que produits dans les élevateurs, ils y sont définis selon un standard sous la responsabilité du service plus ou moins officiel qui dirige l'élevateur (1). Aussitôt déposés, ils sont payés au producteur : c'est l'utilité essentielle que présente pour celui-ci le dépôt.

Les importateurs européens achètent aux coopératives de vente ou aux sociétés privées à qui appartiennent les élevateurs, un type et non pas un lot de blé, avec la quasi-certitude de tirer du blé choisi l'usage qu'ils en veulent obtenir. Une telle organisation permet nécessairement le développement des ventes en marché.

Le blé nord-africain, au contraire, n'est pas le blé d'une espèce dont le grain a été sélectionné et dont le produit a été classé selon un standard. C'est un blé prélevé comme échantillon sur un lot composite.

Les mélanges de blés natifs que nous avons décrits plus haut se sont perpétués. Ils ont contribué à déprécier considérablement la valeur d'usage du blé (2). Si ces pra-

(1) Aux E. U. *Loi fédérale des standards officiels* (15-6-1918). Il y a de plus un standard officiel des blés et des maïs égrenés.

Au Canada, en Afrique du Sud, en Australie, il en est de même.

(2) Rapports de M. Stotz, directeur du service de documentation de la Confédération générale des Agriculteurs d'Algérie (publiés dans les *Cahiers coloniaux* de l'Institut Colonial de Marseille : 10-6-29, n° 541).

tiques subsistent, c'est que le petit cultivateur nord-africain reste à la merci de l'exportateur. Il vend sa récolte à l'agent du courtier pour en toucher immédiatement le prix. Au fond de l'organisation du commerce des blés nord-africains, il y a une question primordiale : celle de l'organisation du crédit au producteur.

Des efforts importants ont été faits récemment pour améliorer ces pratiques commerciales.

Déjà avant la guerre, des règlements uniformes de ventes et livraisons de céréales avaient été dressés par divers exportateurs nord-africains (Bône 1881, Tunis 1907, Oran 1908). Mais c'est surtout depuis la guerre qu'ont été étudiées les questions que soulève le commerce des blés.

De nombreux congrès dont les deux plus importants sont le Congrès de la Production coloniale des Céréales (mars-septembre 1922) et le Congrès des docks et silos à céréales de l'Afrique du Nord (septembre 1928) se sont tenus dans ce but à Marseille : des représentants des producteurs, des courtiers nord-africains et des divers importateurs métropolitains y ont participé. Des congrès se sont également tenus en Afrique du Nord (congrès périodiques d'Oran). Enfin, une commission des blés marocains s'est réunie les 13 et 14 mars 1929 au Ministère de l'Agriculture.

Ces réunions ont eu deux buts : ou bien établir un contrat-type de blés : contrat de Marseille ou contrats nord-africains, ou bien donner aux initiatives privées les conseils et les directives nécessaires pour faire du vieux commerce des blés nord-africains un commerce moderne.

Les premiers efforts ont surtout porté sur la rédaction de contrats-types. Ils ont échoué jusqu'ici.

Les contrats actuels qui règlent les rapports du commissionnaire colonial exportateur et du commissionnaire

marseillais importateur sont calqués sur le contrat Méditerranée caf Dunkerque mais ils spécifient mieux le pourcentage des corps étrangers (5 %). Aucune loi française ne permettant de poursuivre le commerçant colonial qui vend un blé contenant une proportion frauduleuse de corps étrangers, l'acheteur marseillais doit prendre conventionnellement des précautions contre lui. Le Congrès s'efforça de substituer au contrat général Méditerranée caf Dunkerque un contrat particulier aux blés et spécial à Marseille. Pour permettre une détermination meilleure de l'objet du contrat, il essaya d'établir des standards basés sur le poids spécifique et d'indiquer comment pour chaque blé ce poids devrait être obtenu en Afrique du Nord, contrôlé à Marseille.

Le Congrès ne s'occupait donc pas du sélectionnement des grains et de l'organisation du commerce des blés en Afrique du Nord. Il se contentait d'essayer d'établir une standardisation. Les congrès nord-africains (Oran 1928) qui se sont efforcés de jeter les bases d'un contrat type d'exportation ont eu les mêmes préoccupations.

Evidemment ces congrès n'abordaient pas le fond de la question. Pour qu'arrivât à Marseille un blé dont l'homogénéité put être comparable à celle des blés étrangers, il fallait que cette homogénéité fut assurée dès le moment des semailles et non pas seulement à celui de la vente; il fallait qu'il provint de semences sélectionnées, que l'espèce produite pût être ramenée à l'une de celle classée au standard, que le blé vendu ne fût pas l'objet de mélanges. D'autres efforts eurent pour but de résoudre ces questions.

Les sélectionnements furent l'objet des efforts des Instituts d'agriculture nord-africains (1). Les agronomes

(1) Par exemple : Service de l'expérimentation agricole du Maroc.

se sont efforcés de déterminer et de classer les espèces nord-africaines, de se procurer et de multiplier les graines susceptibles de servir de semences sélectionnées. Ces graines ont été revendues aux colons.

Le maintien de l'homogénéité du produit a été l'objet des efforts des producteurs. Ceux-ci se sont efforcés d'éviter les mélanges qui dépréciaient sur les marchés importateurs, notamment sur celui de Marseille la réputation de leur marchandise. C'est le but de la création des silos.

Il existait déjà avant la guerre des silos en Afrique du Nord : les silos de Banques. Mais ces silos faits pour permettre le warrantage des grains n'avaient pas pour objet de procurer du crédit au producteur plus qu'au courtier ou même seulement d'améliorer le commerce des blés ; le client déposait son grain en silo, puis quand il pouvait rembourser la Banque, il le reprenait et lui donnait la destination qu'il voulait.

Les silos créés en Afrique du Nord après guerre sont au contraire des silos créés par des producteurs qui entendent moderniser leur commerce et dans ce but organiser leur crédit. On les nomme silos coopératifs parce que c'est par la coopération que les producteurs se procurent du crédit.

Ces silos permettent de conserver une récolte dont on veut maintenir l'homogénéité. Les blés qui y entrent y sont en effet conservés par espèces. Lors de leur entrée, ils sont classés d'après leur poids spécifique dans une des classes du standard. Il faut d'ailleurs se garder de croire que ces compositions de lots de blés de même espèce enlèvent à leur propriétaire un droit quel qu'il soit : le propriétaire du blé classé reste le maître de la vente : c'est la grosse différence qu'il y a entre le silo nord-africain et le pool canadien.

Quand il veut vendre, le propriétaire donne au silo

une procuration pour vendre au prix pratiqué en Algérie dans la semaine de la vente. Or, jusqu'ici, le prix dont la fixation dépendait des offres que les producteurs faisaient individuellement, dépendait aussi du prix du blé sur la place de Marseille, déduction faite du coût des frêts maritimes (1).

On voit tout de suite quelle répercussion peut avoir sur la fixation du prix des blés à Marseille et par conséquent sur la trafic du blé nord-africain à Marseille le développement des silos. Un jour certainement la vente collective des quantités standardisées déposées en silos se substituera aux ventes individuelles. Nous ne sommes pas arrivée encore à cette période économique du développement du trafic des blés nord-africains, mais il est certain dès aujourd'hui, que si les ventes de blés restent individuelles, l'emmagasinage du blé dans un bâtiment coopératif incite les producteurs à aménager leurs ventes.

Le rôle économique des silos étant défini, on peut se demander dans quelle mesure à l'heure actuelle les blés nord-africains peuvent être mis en silos.

Les silos de Banque (2) avaient avant-guerre une capacité d'emmagasinement de 80.000 tonnes : elle n'a pas augmentée depuis. Les silos coopératifs d'après-guerre construits ou en construction, sont en Algérie au nombre de 22 (capacité de logement 102.600 tonnes) ; en Tunisie au nombre de 2 (capacité de logement 63.000 tonnes (3).

(1) Voir p. ex. pour la Tunisie les fascicules publiés par la direction générale de l'agriculture, du commerce et de la colonisation de la Régence. - *Céréales* (1921).

(2) Deux banques : la C^{ie} Algérienne, le Crédit Foncier d'Algérie et de Tunisie. Ce dernier opérait sous son nom en Algérie ; en Tunisie sous celui de la Société des magasins généraux et entrepôts réels de Tunis ; au Maroc, sous celui de la C^{ie} chérifienne de magasins généraux.

(3) Voir pour détail : *Compte rendu du Congrès des docks et silos de l'A. du N.*

Il est difficile de savoir quelles quantités de blé sont sorties de ces silos à destination de Marseille.

Les commissionnaires nord-africains ont compris l'avenir du mouvement des silos : aussi sous l'influence des pratiques des silos coopératifs ont ils cessé de déprécier les blés colons en les mélangeant aux blés indigènes. Ils se sont efforcés dans ce but de créer des silos privés dans lesquels ils classent les blés achetés. Dans des congrès tenus en Afrique du Nord (Congrès d'Oran p. ex. : 6 au 9 décembre 1928), les commissionnaires se sont efforcés de fixer des standards, d'établir des contrats-types entre propriétaires, agriculteurs et commissionnaires exportateurs, de définir les précautions qu'ils comptaient prendre pour éviter les mélanges.

L'important congrès des Docks et silos de l'Afrique du Nord tenu à Marseille en septembre 1928, a coordonné toutes les initiatives particulières que nous venons de signaler. Il a notamment vulgarisé les efforts déjà faits : dans ce but il a fourni aux agriculteurs et commerçants nord-africains une documentation abondante sur toutes les questions que soulèvent l'équipement et le fonctionnement des silos. Il s'est efforcé en outre de substituer aux classements divers des silos un classement général ; les blés tendres y sont classés en espèces d'après leur poids spécifique et le lieu de leur production ; les blés durs d'après leur densité et leur nuance. Mais cette classification n'est qu'un vœu. Aucun classement officiel n'existe encore. Aucune responsabilité autre que la responsabilité commerciale qui découle d'un contrat n'oblige le silo — organisation uniquement privée — à classer les céréales d'après le standard.

Le trafic à Marseille des blés de l'Afrique du Nord est donc en évolution depuis la guerre : mais cette évolution est loin d'être terminée : les modifications appor-

tées dans le commerce des blés sont récentes et incomplètes. Aussi les importations à Marseille de blés nord-africains n'ont pas augmenté. Leurs utilisations ne se sont guère modifiées. Evidemment, on continue à considérer le blé nord-africain comme un blé qui donne une farine de mélange et non pas une farine à laquelle on mélange celle d'un blé de moindre valeur commerciale.

On peut essayer néanmoins de faire le point de cette évolution. En 1926, sur 168.096 tonnes de blés nord-africains importés, 3.500 tonnes de blé dur ont été achetées directement par les industriels marseillais aux producteurs (1) ; le reste 164.596 tonnes, a été acheté par des commissionnaires marseillais.

Ceux-ci ont acheté à des producteurs qui avaient déposé leur blé dans les silos coopératifs au moins 80.000 tonnes de blé sélectionné. On peut considérer en effet comme achat de blé sélectionné les achats de blé revendus par la suite par des commissionnaires à des négociants suisses ou à des commerçants de l'intérieur qui ne possèdent pas les machines nécessaires pour nettoyer, battre et triturer des grains mélangés. Ils ont acheté en outre 84.596 tonnes de blé.

Ils ont revendu à des négociants français de l'intérieur 73.400 tonnes, à des négociants suisses 6.600 ; à des industriels marseillais 85.696 ; avec ces blés, les industriels marseillais ont pu produire des farines de mélange et des semoules.

Nous venons de voir combien le trafic à Marseille des blés nord-africains dépend de la façon dont est organisé leur commerce en Afrique du Nord : il dépend aussi dans une certaine mesure de l'organisation de leur trans-

(1) Chiffres cités au Congrès des Chambres de commerce françaises du bassin de la Méditerranée, sept. 1928.

port et de leurs manipulations. Puisque Marseille est en train de devenir un marché répartiteur de blé, il faut évidemment que l'organisation du transport du blé lui permette de jouer ce rôle et de concurrencer les ports ses rivaux : Le Havre, Rotterdam, Gênes. Pendant longtemps, le transport des céréales nord-africaines a été rudimentaire : les blés étaient expédiés en sacs.

L'absence de docks et d'élévateurs dans les gares et les ports d'embarquement de l'Afrique du Nord nécessitaient ce mode d'expédition. Le débarquement des sacs à Marseille se faisait à dos d'homme, par poulsons ou par grues. Marseille ne possédait pas de docks à blé. Ces modes de transport et de débarquement n'offraient pas d'inconvénients trop graves. Comme le blé était débarqué pour le compte d'un industriel local qui l'avait acheté durant le transport, aussitôt le débarquement fait, il quittait le quai pour l'usine.

La modification des buts des trafics à Marseille a rendu nécessaire une modification des modes de transport. Les blés étant vendus en marché à des industriels et à des négociants de l'intérieur doivent être réexpédiés aussitôt déchargés ou transportés dans des docks où ils sont conservés et soignés jusqu'à la vente. Le transport en vrac et le transbordement de bateau à wagon ou à silos par aspirateurs permettent de mieux satisfaire les utilisations nouvelles.

Malheureusement le transport en vrac d'un blé dépend de l'outillage des ports expéditeurs. Les ports nord-africains sont encore mal outillés pour envoyer en vrac. Des réalisations, il est vrai, sont en cours. A Casablanca, par exemple, on construit des docks portuaires.

Marseille a de son côté réalisé les conditions nécessaires au débarquement et à la conservation des blés en vrac. Des aspirateurs ont été installés, des silos ont été

construits. Les usines avaient déjà les leurs. Le port, lui aussi, a maintenant les siens. Les commissionnaires peuvent ainsi conserver le blé à quai sans déroger aux règlements du port et sans obliger le navire à stationner trop longtemps.

Les silos du port sont au nombre de deux : ce sont les silos de la Compagnie des Docks et Entrepôt de Marseille, inaugurés en novembre 1927 (ils ont une capacité de logement de 22.000 tonnes) et les silos de la Société générale de transbordements maritimes mis en service en août 1928 (ils ont une capacité de logement de 20.000 tonnes (1)). Certes, ces silos ne servent pas uniquement à emmagasiner du blé nord-africain : mais il est très vraisemblable étant donné le développement prévisible du trafic de ces blés, qu'ils joueront un rôle fort important dans leur conservation à quai (2).

Le trafic à destination des colonies françaises des dérivés du blé a lui aussi beaucoup changé depuis la guerre. Le trafic des dérivés du blé à destination des pays étrangers est à Marseille depuis 1921 un perpétuel renoncement. Les minotiers et les semouliers marseillais ont perdu leur clientèle étrangère, en particulier celle des pays agricoles qui transforment leur blé eux-mêmes. Pourtant, grâce aux importations croissantes des colonies, le montant des exportations de blé par Marseille n'a pas diminué. En 1922, nos colonies importaient de Marseille 9.312 tonnes de farines, 641 de pâtes alimentaires;

(1) Le *Sémaphore* de Marseille, 31-8-28. — Le *silo à céréales* : Brochure de la C^{ie} des Docks. Gênes possédait des silos depuis 1907 : ils ont une capacité de logement de 50.000 tonnes.

(2) Le transport en vrac par wagons au départ de Marseille a été tenté. En avril 1929, le P.L.M., d'accord avec la C^{ie} des Docks et Entrepôts de Marseille a fait un premier essai de transport en vrac de Marseille sur la Suisse (20 tonnes de blé).

en 1926, elles importent 25.932 tonnes des premières et 1.102 tonnes des secondes.

La clientèle coloniale de Marseille s'est beaucoup modifiée. Avant la guerre, les deux colonies à destination desquelles Marseille exportait étaient l'Algérie et la Tunisie. Marseille leur adressait 86 % de ses exportations coloniales de farines, semoules et pâtes alimentaires. En 1926, ces deux colonies n'importent plus que 1.959 tonnes de dérivés du blé sur 14.860 qu'exporte Marseille (16 %). Elles fabriquent en effet ce dont elles ont besoin. Déjà avant la guerre, leur industrialisation s'était développée, mais elle était encore souvent rudimentaire. Les minoteries n'existaient guère ; il y avait surtout des moulins. Depuis la guerre, l'Algérie et la Tunisie possèdent un plus grand nombre de minoteries et de semouleries outillées à l'européenne. L'outillage mécanique de ses minoteries permet à l'Algérie de fabriquer les dérivés du blé dont le consommateur algérien a besoin : elle lui permet même d'exporter. L'Algérie et la Tunisie doivent d'ailleurs importer des farines, pour subvenir aux mélanges nécessaires ; elles en importent en 1927 7.400 tonnes. Mais ces importations sont négligeables ; ce ne sont en effet que des importations de farines de renforcement.

Il importe donc de préciser la capacité de trituration des usines nord-africaines. En 1926, l'Algérie possède 390 minoteries et 1.200 moulins indigènes qui triturent 290.000 tonnes de blé. Elle produit plus qu'elle ne consomme et exporte 6.150 tonnes de farines. La Tunisie n'est pas aussi avancée : en 1926, ses minoteries exportaient 2.420 tonnes de farines et semoules. On voit par ces chiffres combien le développement industriel de l'Afrique du Nord a fermé ce marché aux minotiers et semouliers marseillais.

Ceux-ci ont donc dû chercher ailleurs des débouchés.

L'Indochine était trop loin pour qu'ils pussent songer à l'approvisionnement. Le Maroc ne pouvait augmenter le montant de ses achats de farines à Marseille. Les droits qui frappaient les farines françaises importées au Maroc sont les mêmes que ceux qui frappent les farines étrangères : 12 fr. 50 % ad valorem. Les pays étrangers, notamment les Etats-Unis ont pu, grâce à l'acte d'Algésiras, fournir la clientèle marocaine et écarter la concurrence marseillaise. Ainsi, en 1921, le Maroc importait 19.921 tonnes de farines : les minotiers des Etats-Unis lui en fournissaient 19.155 tonnes, les minotiers français 762. Marseille néanmoins, a essayé de reconquérir le marché marocain. Elle y a importé 5.972 tonnes de farines en 1926, 13.447 en 1927. Elle y a donc réussi certaines années, mais cette conquête est évidemment aléatoire.

Ce fut surtout dans les colonies dont la mise en exploitation devint active après la guerre que minotiers et semouliers marseillais trouvèrent leurs nouveaux clients : l'Afrique Occidentale Française et Madagascar reçurent de Marseille, de 1921 à 1926, des quantités croissantes de farines et de pâtes. L'Afrique Occidentale Française recevait de Marseille en 1921, 4.305 tonnes de farines : elle en reçoit 16.690 en 1925. Madagascar recevait de Marseille en 1921, 3.190 tonnes de farines ; elle en reçoit 15.661 en 1926.

Minotiers et semouliers marseillais ont donc trouvé dans les colonies françaises une clientèle qui pouvait remplacer celle que la guerre leur avait fait perdre. Il n'en reste pas moins que la constitution d'une clientèle coloniale ne pourra empêcher la décadence des exportations marseillaises. Les besoins d'une telle clientèle sont forcément limités. De plus, certaines colonies, comme le

Maroc, arriveront rapidement à suivre l'exemple de l'Algérie et de la Tunisie et à usiner leurs blés elles-mêmes.

*
**

Le trafic à Marseille des petites céréales a subi des fortunes diverses. Celui des orges et des avoines coloniales est en complète décadence. Nous n'en parlerons donc pas. Celui du maïs, au contraire, est prospère. Sur les 220.000 tonnes de maïs que les commissionnaires marseillais ont fait venir en moyenne annuellement depuis 1913, les quantités importées de nos colonies sont passées de 6.100 tonnes en 1913 à 26.640 en 1926.

L'Afrique du Nord qui avant-guerre expédiait peu à Marseille, ne lui fournit plus rien. C'est d'Indochine que, dès avant la guerre, arrivait le maïs colonial. De 1913 à 1926, les importations de maïs indochinois sont passées de 674 tonnes à 26.628. L'Indochine ne fait d'ailleurs pas entrer par Marseille tous les maïs qu'elle envoie en France : 33 % seulement en 1926.

Le maïs indochinois est acheté à Marseille par des commissionnaires qui le revendent à des négociants de l'intérieur. Il est dirigé sur l'intérieur par chemin de fer ou par péniche. Le trafic des maïs profite donc à Marseille à un transitaire et à un négociant.

L'organisation du commerce des maïs indochinois a donné lieu aux mêmes problèmes que celle du commerce des céréales nord-africaines : le sélectionnement et la standardisation. Jusqu'ici les discussions n'ont pas abouti à des résultats pratiques.

Il y a depuis peu de temps un marché réglementé des maïs à la Bourse de Marseille (30-1-1929). Les maïs indochinois sont l'un des trois groupes de maïs cotés ; ils le sont par rapport au principal maïs importé : celui de la Plata.

*
**

Pour terminer l'étude du trafic des céréales coloniales à Marseille, il importe de dire quelques mots du trafic du riz. Trois changements caractérisent l'évolution de ce trafic à Marseille de 1913 à 1926 : le trafic du riz a doublé ; Marseille est devenue un marché international répartiteur de riz ; le trafic est de provenance et de destination coloniales.

En 1913, 61.125 tonnes de riz arrivaient à Marseille, 12.500 en partaient ; en 1925 (1) 115.145 tonnes de riz arrivaient dans les ports de Marseille, 63.118 en partaient.

Le montant des exportations de riz s'est accru : il est passé de 12.500 tonnes en 1913 à 63.118 en 1925. En 1913, les exportations de riz représentaient 21 % des importations ; en 1925, elles en représentent 58 %.

Enfin la provenance et la destination des trafics de riz se sont modifiées. En 1913, les commerçants marseillais importaient des riz étrangers ; en 1925, ils n'importent plus guère que des riz coloniaux : 92.720 tonnes de riz indochinois ; 16.939 tonnes de riz de Madagascar ; 7.000 tonnes de riz étranger. Les envois de riz à destination des colonies françaises eux aussi n'ont fait que croître. Ils ne représentaient encore en 1920 que 5.604 tonnes, le quart des exportations de riz en provenance de Marseille ; en 1925, ils en représentent 83 % (49.823 tonnes).

Le riz est acheté fob par les commissionnaires marseillais à des maisons européennes et surtout indigènes d'Indochine et de Madagascar. Parfois il est acheté par un importateur français de l'intérieur à l'exportateur colonial ou en cours de route au commissionnaire mar-

(1) L'année 1926 est une année déficitaire anormale.

seillais qui le fait venir. Dans ces deux cas, le riz qui arrive à Marseille y est simplement transité. Mais plus souvent le riz donne lieu à un trafic commercial : il est vendu après son arrivée sur échantillon et sur certificat de conformité.

Il est souvent vendu à des importateurs coloniaux. Le commissionnaire marseillais a alors fait passer le riz d'un vendeur à un acheteur colonial. Les commerçants de l'Afrique du Nord et surtout d'A.O.F. achètent à Marseille des quantités croissantes de riz. Ces derniers en importaient en 1920 1.650 tonnes; ils en importent 40.330 en 1925 (67 % des exportations marseillaises) (1).

Il est aussi vendu à des importateurs étrangers ou à des négociants de l'intérieur. Les ventes aux premiers ont atteint 13.317 tonnes en 1925; celles aux seconds environ 29.000 tonnes.

Il est enfin vendu à des industriels locaux. Il existe à Marseille des rizeries (six en 1913 ; cinq en 1925). Outillées pour décortiquer, blanchir, glacer et cribler le riz, elles ont, jusqu'à une époque récente, peu travaillé. Les riz d'Indochine arrivaient en France tout préparés. Ce n'est qu'en 1922 qu'on s'est aperçu que les trépidations du cargo faisaient perdre au riz son glaçage et qu'il valait donc mieux exécuter celui-ci après le débarquement.

Les industriels marseillais ne transforment pas seulement des riz coloniaux. Ils transforment les riz étrangers qui entrent en admission temporaire : mais cette transformation est en décadence. L'admission temporaire des riz est réglementée par un vieux décret impérial de 1864 qui ne l'autorise qu'à condition de faire sortir vers une même destination les dérivés obtenus. Or, nous avons

(1) Il est vrai qu'en 1927, ils n'ont plus importé que 2.770 tonnes.

vu que le trafic du riz à Marseille est depuis 1920 un trafic essentiellement colonial. Certaines colonies, comme la Tunisie, importent le riz blanc ; d'autres, comme le Sénégal la paille de riz. La prescription du décret de 1864 en empêchant la différenciation des destinations coloniales empêche les usines marseillaises de travailler.

Le trafic des riz a soulevé récemment comme celui de tous les produits agricoles coloniaux des questions d'organisation fort complexes. Marseille étant devenue nettement un marché de répartition, un marché réglementé des riz et brisures de riz de Saïgon a été institué près la Bourse de Commerce. (Décret du 6 mars 1925.)

La production et le commerce du riz ont donné lieu aussi à des réglementations importantes faites par les Gouverneurs généraux. L'influence des commerçants marseillais s'est fait peu sentir dans ces essais de réglementation. Ceci s'explique par l'éloignement des principaux centres producteurs.

Le riz indochinois importé en France a été pendant longtemps un riz vulgaire de qualité analogue au blé nord-africain. Ce riz était sale et n'avait aucune homogénéité : il était un mélange de paddys de qualités et de provenances diverses que les Chinois producteurs et usiniers ne s'étaient pas efforcés de trier et de nettoyer.

Différentes mesures furent prises : sélectionnement des graines, certificat d'homogénéité décernés lors d'expositions locales à des producteurs dont les lots étaient satisfaisants (1), amélioration des procédés d'usinage par la substitution aux matériels indigènes d'outillages européens plus perfectionnés.

Ces mesures et ces initiatives ont donné des résultats.

(1) Circulaire du Gouverneur de l'Indochine de 1913 et de 1923.

A Madagascar, les mêmes problèmes se posèrent et reçurent des solutions identiques. Un essai de standardisation des riz a été établi à Marseille entre les représentants du Gouverneur et des industriels marseillais (24 mai 1929). Le Gouvernement a autorisé le Gouverneur, par un décret du 13 juin 1929, à prendre tous arrêtés susceptibles de mettre en pratique ces standardisations théoriques.

Le commerce du riz colonial à Marseille est donc dans un état de développement manifeste, malgré les progrès qui restent à accomplir pour faire des riz objets sur le marché de conventions coloniales des riz objets de conventions entre des commerçants de la métropole.

§ 2. — LES MATIERES GRASSES.

Le trafic colonial des matières grasses est un des gros trafics coloniaux du port de Marseille. Il met en œuvre de multiples activités locales : celle des transitaires, celle des courtiers qui font venir la matière première, celle des industriels qui la leur rachètent et vendent directement le produit fabriqué. Malheureusement il est resté stationnaire. Les entreprises marseillaises, si médiocrement concentrées, n'ont pas profité des circonstances momentanément favorables à la reprise à Marseille d'un marché international de matières grasses.

Le trafic des matières grasses se compose à l'importation du trafic des produits qui, triturés, donneront des huiles comestibles et des huiles industrielles. Ces produits sont très nombreux : ce sont notamment les arachides, les coprahs et les sésames. Il se compose en outre du trafic des huiles obtenues à l'étranger et de celui des huiles d'olive. A l'exportation, le trafic des

matières grasses se compose du trafic de dérivés : huiles et tourteaux, et de celui des produits obtenus de ces dérivés : savons, bougies, graisses végétales alimentaires.

On ne constate pas entre les montants des trafics coloniaux des matières grasses en 1913 et en 1926 de grosses différences quantitatives. En 1913, les importations de matières grasses en provenance des colonies françaises s'élevaient à 240.151 tonnes : 230.251 d'oléagineux, 9.900 d'huiles ; elles représentaient 32 % des importations totales de matières grasses à Marseille (695.305 tonnes). Les exportations de matières grasses et de produits fabriqués à destination des colonies s'élevaient à 58.400 tonnes, 27.900 de matières premières, 30.500 de produits fabriqués ; elles représentaient 17 % des exportations marseillaises ; les exportations de graines et d'huiles à destination des colonies représentaient 10 % des exportations de ce genre que faisait Marseille (27.900 tonnes sur 273.776) ; les exportations de produits fabriqués à destination des colonies 52 % des exportations marseillaises (30.500 tonnes sur 59.262).

En 1926, les importations à Marseille de matières grasses en provenance de nos colonies s'élèvent à 271.207 tonnes : 232.141 d'oléagineux, 39.046 d'huiles. Elles représentent 44 % des importations marseillaises (627.268 tonnes). Les exportations de graines et d'huiles à destination de nos colonies représentent 28 % des exportations marseillaises (15.100 tonnes sur 79.179) ; celles de produits fabriqués 61 % (31.750 tonnes sur 55.586).

Dans les développements qui vont suivre, nous ne parlerons pas du trafic négligeable des huiles et des produits gras comestibles : ces huiles sont des huiles d'olive nord-africaines (8.100 tonnes en 1913; 10.200 en 1926) ; ces fruits des olives de même provenance (31.200

tonnes en 1913; 14.250 en 1926). Il faut d'ailleurs se garder de croire que la totalité de ces importations soit des importations de produits comestibles. L'olive et son huile étaient, surtout avant la guerre, utilisées par l'industrie.

*
**

Les courtiers marseillais qui, en 1913, faisaient venir à Marseille des oléagineux, pouvaient espérer une revente aisée. Ils avaient notamment pour clients les fabricants d'huiles. En 1913, les 2.000 presses des 48 huileries marseillaises trituraient 550.000 tonnes (1) de graines et fruits dont elles extrayaient 240.000 tonnes d'huile et 250.000 tonnes de tourteaux. Elles travaillaient pour une clientèle très variée : pour les personnes qui avaient besoin d'huiles de graissage ; pour les industriels locaux ou français qui utilisaient l'huile comme matière première : savonniers, stéariniers, fabricants de graisses végétales ; pour les industriels étrangers et coloniaux ; pour les agriculteurs français, allemands et danois qui utilisaient les tourteaux. En 1913, les industriels locaux commandaient aux huileries marseillaises 135.000 tonnes d'huiles ; les industriels français 80.000 ; les industriels coloniaux 25.000 ; les agriculteurs 280.000 tonnes de tourteaux. Les huileries marseillaises ayant des carnets de commande remplis largement par une clientèle variée, les courtiers marseillais, leurs fournisseurs, pouvaient sans crainte importer de grosses quantités d'oléagineux.

Recevant surtout des demandes d'arachides et de co-

(1) Chiffres cités par l'*Encyclopédie des Bouches-du-Rhône* (tomes VIII et IX) et par M.J.-B. Rocca, Conférence à la Faculté des Sciences. Le *Sémaphore* des 9 et 16 avril 1922 (cité par M. Montagne).

prahs (1), ils faisaient venir en 1913, 380.867 tonnes des premières, 106.279 des secondes. Les demandes de sésames, jadis si importantes, n'atteignaient plus que 26.208 tonnes. Les demandes de palmistes étaient insignifiantes pour des raisons sur lesquelles il importera par la suite d'attirer l'attention.

Les courtiers marseillais faisaient venir des colonies françaises 39 % des oléagineux qu'ils importaient (230.251 tonnes sur 628.449), principalement des arachides et des coprahs. Les arachides venaient du Sénégal (166.000 tonnes) et du Niger ; les coprahs d'Indochine (5.600 tonnes), de Madagascar, de la Nouvelle-Calédonie et de l'Océanie. Les importations en provenance de l'Inde française étaient des importations de marchandises achetées dans les comptoirs français à des producteurs de l'Inde anglaise ; nous ne les considérons donc pas comme importations en provenance de colonies françaises.

En 1913, les courtiers marseillais étaient en France les plus gros acheteurs de notre production coloniale. Sur 301.266 tonnes de graines et matières grasses que fournissaient à la France nos colonies, ils en achetaient 266.000 tonnes. Les courtiers bordelais étaient les seuls concurrents français.

Cette situation n'avait rien d'anormal. Les producteurs coloniaux vendaient presque uniquement aux courtiers marseillais, parce qu'à Marseille étaient installées les plus grosses huileries françaises, les seules capables de triturer la matière première coloniale.

Les colonies françaises étaient d'ailleurs loin de fournir uniquement la France. Une grande partie des oléagi-

(1) Nous négligerons au cours des développements qui suivront les demandes d'olives.

neux qu'elles produisaient prenaient avant la guerre la route de Hambourg (113.000 tonnes en 1913). Les courtiers marseillais n'achetaient en effet en Afrique française que des arachides. Les autres graines oléagineuses celles justement que les industriels de Hambourg achetaient, les palmistes par exemple, n'étaient pas triturées à Marseille. Les industriels marseillais avaient bien essayé de les utiliser, mais ils avaient dû vite y renoncer, à cause de l'avance commerciale qu'avaient sur eux les importateurs hambourgeois.

Ceux-ci s'étaient assuré le monopole de la trituration des palmistes (1), grâce aux prix moins élevés qu'ils devaient payer pour faire transporter la marchandise des navires aux usines, grâce à la perception de droits de quai moins élevés qu'à Marseille, grâce au développement du transport en vrac. Ils pouvaient donc offrir aux exportateurs coloniaux cinq ou dix shellings de plus par tonne que les importateurs français ou anglais. Aussi les industriels marseillais ne trituraient pas les palmistes.

Si les colonies françaises étaient loin de fournir aux courtiers marseillais toute leur production, ceux-ci étaient loin d'adresser aux exportateurs coloniaux toutes leurs demandes. Ils ne leur achetaient que des arachides et des coprahs, mais ils ne leur achetaient pas toutes les arachides et tous les coprahs dont ils avaient besoin.

Le commerce des oléagineux du Sénégal n'offrait pas, en effet, au courtier marseillais toute sécurité. L'arachide était récoltée surtout par les indigènes qui ve-

(1) Enquête du Comité anglais constitué en Angleterre pendant la guerre pour étudier la façon dont les Allemands avaient monopolisé le commerce des palmistes.

naient la vendre au chef-lieu du cercle ou à la factorerie, en général en petites quantités. La matière première livrée, souvent frelatée, contenait des corps étrangers et n'était pas sèche. Si une surveillance bien difficile à exercer, ne permettait pas de découvrir les fraudes lors de la vente originale, l'exportateur colonial ne pouvait fournir au courtier marseillais qu'une marchandise médiocrement utilisable.

Il ne lui fournissait, en outre, que des lots peu homogènes. Il n'essayait pas de trier les arachides qu'il livrait ; la vente qu'il faisait étant une vente sur échantillon, il ne se préoccupait que de la livraison d'une marchandise loyale. Les ventes d'arachides du Sénégal différaient donc complètement des ventes d'arachides standardisées qui commençaient à être la règle dans les autres pays producteurs.

En 1913, le trafic à Marseille des oléagineux de provenance coloniale n'était donc pas aussi important qu'il aurait pu l'être. L'importation d'une matière première rudimentaire soulevait de graves questions commerciales qui n'avaient été résolues qu'imparfaitement.

Gros fournisseurs des courtiers de Marseille, les colonies étaient aussi de gros clients de ses industriels. Ceux-ci leur envoyaient des matières premières (graines olives, huiles végétales), et plus encore des produits fabriqués : savons, bougies, graisses alimentaires.

Le trafic à destination des colonies était alimenté par des ventes qui se faisaient selon les règles ordinaires du droit commercial et qui portaient sur des objets connus, précis. Elles offraient donc beaucoup moins d'imprévu que les opérations commerciales qui alimentaient le trafic des matières premières en provenance des colonies françaises.

La savonnerie marseillaise réussissait à peine à pla-

cer dans nos colonies le dixième de sa production. La production de ses 97 usines était en 1913 de 177.150 tonnes. Les exportations à destination des colonies françaises s'élevaient à 17.500 tonnes. Toutes les colonies étaient importatrices: elles adressaient la presque totalité de leurs commandes de savons (17.500 tonnes sur 19.121) aux industriels marseillais.

La stéarinerie marseillaise, représentée par une usine fournissait à nos colonies la plupart de ses bougies : 5.000 tonnes étaient expédiées de Marseille à nos colonies, surtout au Maroc. Cette exportation représentait 93 % de la production (15.000 tonnes) et 75 % de l'exportation marseillaise (7.643 tonnes).

Les fabriques de graisses alimentaires exportaient enfin sur nos colonies 30 % de leur production: 14.500 tonnes sur 50.000. Les industriels marseillais avaient trouvé aux colonies une clientèle qui remplaçait à peu près la clientèle étrangère que la concurrence anglaise, allemande et néerlandaise leur avaient fait perdre peu à peu.

*
**

Le trafic colonial des oléagineux, comme le trafic général d'ailleurs, ne s'est pas développé à Marseille de 1913 à 1926. Les pratiques commerciales défectueuses que nous avons signalées se sont en effet peu améliorées.

Les demandes que reçoivent en 1926 les courtiers marseillais sont sensiblement égales à celles que recevaient leurs prédécesseurs de 1913. Les industriels qui ont leurs usines près des ports du Nord de la France ne s'adressent pas à eux. Comme la graine subit mal le coût du transport continental, ils ont tout avantage à la faire venir directement du lieu de production. Ce

sont les industriels locaux qui sont les principaux clients des courtiers.

Les 48 huileries marseillaises utilisent en 1926 550.000 tonnes d'oléagineux pour produire comme avant la guerre 240.000 tonnes d'huiles et 280.000 tonnes de tourteaux. Leur trituration qui avait baissé du tiers pendant la guerre, est redevenue égale à celle d'avant-guerre. Les clients qui leur passent des commandes sont toujours les savonniers et les stéariniers locaux pour des quantités égales à celles de 1913, les fabricants de graisses végétales pour des quantités très inférieures. Ce sont en outre des industriels et des consommateurs de l'intérieur. Leurs commandes sont les mêmes qu'en 1913 : 81.400 tonnes en 1913, 82.171 en 1926 (1). Ce sont des clients étrangers et surtout des clients coloniaux. Les montants de leurs commandes sont passés de 39.000 tonnes à 54.179. Ce sont enfin des agriculteurs : les agriculteurs français achètent aux huiliers marseillais plus de tourteaux qu'avant-guerre (125.000 tonnes en 1913, 140.000 en 1926), les agriculteurs étrangers moins (125.000 tonnes en 1913, 91.000 en 1926).

Cette situation est loin d'être florissante. Les besoins français de matières grasses ont considérablement augmenté depuis la guerre. Ils sont passés de 350.000 tonnes (1913) à 410.000 (1925) (2). Les besoins étrangers que Marseille satisfaisait jadis partiellement ont augmenté dans des proportions souvent plus considérables. Des besoins coloniaux ont fait leur apparition au fur et à mesure de la transformation industrielle de nos colonies.

(1) Ces chiffres sont ceux des expéditions par chemin de fer et par cabotage.

(2) Evaluations de M. Rocca. — Evaluations de M. Mathiasson. — Rapport au Congrès International des fabricants d'huiles. Marseille, 1927.

Comment expliquer alors la stagnation du commerce marseillais ?

Elle a plusieurs causes. Le renchérissement du prix des transports ferroviaires a déterminé des industriels français a créé des huileries plus près des centres consommateurs d'huiles, plus près des ports où le tourteau peut être un frêt d'aller intéressant pour les navires qui ont à rapporter des marchandises des pays consommateurs de tourteaux. De plus, la politique de l'interdiction puis du contingentement de l'exportation du tourteau a empêché les huiliers de satisfaire la clientèle étrangère qui leur demandait des huiles (1). Enfin, l'ouverture en Afrique Occidentale française et en Afrique du Nord d'huileries concurrentes a été néfaste à l'industrie marseillaise.

Le trafic à Marseille des matières premières coloniales a subi le contre-coup de ces divers événements. Une partie du trafic des oléagineux coloniaux à destination de la France s'est détournée de Marseille.

En 1913, Marseille recevait 80 % des oléagineux que le Sénégal envoyait en France (160.000 tonnes sur 230.000), en 1928, elle n'en reçoit plus que 58 % (273.000 tonnes sur 425.000). L'importateur marseillais, déjà concurrencé par un importateur étranger sur le marché où il s'approvisionnait, est donc aussi concurrencé maintenant par un importateur français. Et comme le frêt des oléagineux sur Dunkerque ou sur Liverpool est en 1926, au départ de Dakar, sensiblement égal au

(1) Il est possible que la politique du contingentement des exportations de tourteaux ait détourné de la France une partie des exportations coloniales d'oléagineux. Mais il est difficile d'évaluer la perte subie : en 1913, la France importait du Sénégal 69 % des graines que notre colonie exportait, en 1926, 75 %. La question dépasse le cadre de notre travail ; nous ne croyons pas avoir à parler ici de la politique d'exportation des tourteaux.

frêt sur Marseille, comme le coût de transport ferroviaire du produit fabriqué de l'usine du Nord de la France aux grands centres consommateurs français ou étrangers est moindre que de l'usine marseillaise, l'importateur du Nord peut offrir souvent à Dakar un prix supérieur à celui que peut offrir le courtier marseillais.

Les industriels marseillais continuant comme avant la guerre à triturer surtout des arachides et des coprahs, ce sont ces deux produits que les courtiers marseillais cherchent à se procurer. En 1926, ils ont acheté 350.398 tonnes d'arachides (138.414 en coques, 211.984 décortiquées) ; 137.409 tonnes de coprahs ; 10.691 tonnes de sésames.

Ils ont trouvé au Sénégal la majeure partie des arachides en coques qu'ils désiraient acheter (122.813 tonnes) (1). Par contre, ils ont acheté en Afrique Occidentale française un très faible tonnage d'arachides décortiquées (22.000 tonnes) ; ils se sont adressés pour le reste aux exportateurs de l'Inde anglaise qui se trouvent ainsi leur fournir plus d'arachides que les exportateurs du Sénégal. Ils ont fait venir des Indes anglaises les coprahs dont ils prévoyaient la demande et n'en ont acheté qu'un faible tonnage en Indochine et en Océanie française (24.000 tonnes).

L'oléagineux principalement importé est donc toujours l'arachide, mais alors que les courtiers marseillais importent en 1926 à peu près les mêmes quantités d'arachides sénégalaises qu'en 1913 (144.813 tonnes-166.000), leurs achats sur la côte de Coromandel passent de 50.000 tonnes en 1913 à 192.644 en 1927. Aujourd'hui, le prix de

(1) Ces chiffres sont inférieurs à la moyenne 1921-1927 (206.000 tonnes). En 1927, Marseille a importé du Sénégal 203.800 tonnes d'arachide.

l'arachide de Coromandel détermine sur le marché marseillais le prix de l'arachide du Sénégal: et ce prix détermine à son tour la somme que le courtier marseillais peut offrir aux exportateurs du Sénégal. Or, nous avons vu que si cette somme est assez basse, elle ne sera pas acceptée par l'exportateur colonial qui reçoit des offres d'industriels et de courtiers du Nord de la France, d'Angleterre ou d'Allemagne à des prix souvent élevés. Il y a là un fait très grave pour l'avenir du trafic à Marseille des oléagineux de l'Afrique Occidentale. Il nous faut rechercher les motifs d'une pareille situation.

Le courtier marseillais achète plutôt l'arachide de Coromandel parce qu'elle présente une valeur d'usage supérieure à l'arachide du Sénégal, les coûts de transport étant sensiblement égaux. En effet, en 1926, les frêts d'arachides de Coromandel sur Marseille sont inférieurs de deux shillings seulement aux frêts d'arachides de Dakar sur Marseille (32 sh-34 sh). La préférence donnée aux arachides de Coromandel ne tient donc pas à la différence des coûts de transport, mais à la façon dont est organisée la production et la vente de la matière première.

Aux Indes anglaises, l'arachide livrée est une arachide cueillie sous la surveillance directe de l'européen. Elle est décortiquée avec soin. L'acheteur est donc sûr de recevoir une marchandise saine, marchande et bien définie.

Au Sénégal, l'arachide est cueillie par un indigène qui essaie de revendre à l'européen ; elle est mal décortiquée. L'acheteur ne reçoit pas toujours une marchandise loyale et correspondant à celle qu'il avait pensé commander.

Le décortiquage a été après la guerre au Sénégal comme aux Indes anglaises, la principale préoccupation

de ceux qui voulaient moderniser le commerce des arachides ; il permettait en effet d'économiser des frêts importants. Sur une tonne d'arachide en cosse, 300 kilos sont inutilisables. L'économie du transport de 300 kilos de marchandises est fort importante quand le frêt subit des variations fantastiques. Le frêt des arachides de Dakar sur Marseille est en effet passé de 25 shellings en 1913 à 700 en 1918. Il est redescendu ensuite à 25 en 1925 et est remonté à 34 en 1927.

On s'est donc efforcé de développer en Afrique Occidentale française le décortiquage de l'arachide pendant et depuis la guerre. Ces essais n'ont pas réussi. En effet, l'arachide n'est pas décortiquée par des européens mais de façon primitive par des indigènes qui travaillent pour leur compte : aussi arrive-t-elle à Marseille fermentée, ce qui diminue sa valeur d'usage.

Les courtiers marseillais commandent donc aux exportateurs de l'Afrique Occidentale française surtout des arachides en cosse dont le coût de transport est, bien entendu, plus élevé pour une même quantité utilisable de matière première. Ils pourraient néanmoins avoir intérêt à en commander des quantités considérables, si l'organisation de ce commerce leur donnait des garanties identiques à celles que leur donne celui des arachides de Coromandel.

Or il n'en est rien. On se souvient qu'avant la guerre, l'arachide n'était même pas commercialement définie : il était par suite difficile, sinon impossible de préciser quelle pouvait être la qualité loyale et marchande de la graine livrée. Aucun texte ne permettait de poursuivre le vendeur d'une marchandise trop souvent frelatée.

Des efforts furent faits durant et depuis la guerre pour moderniser ce commerce.

Le courtier reste à Marseille l'acheteur de la marchan-

dise. Les huileries marseillaises sont en général de trop faible importance pour avoir aux colonies des services d'achats. Mais certains courtiers ou certaines maisons de commerce marseillaises ont installé à Dakar, à Kaolack ou à Rufisque des factoreries ou des comptoirs d'achat qui leur permettent de contrôler sur place la marchandise offerte par l'indigène (1).

L'indigène doit fournir une marchandise saine, loyale et marchande. Des arrêtés du Gouverneur Général ont déterminé quelles proportions de corps étrangers pouvaient contenir une gousse et quel devait être son état de siccité. L'indigène qui fournit une marchandise frelatée est passible d'emprisonnement. Un effort a donc été fait pour déterminer ce qu'était commercialement l'arachide. Aucun effort n'a encore été fait pour établir des standards d'arachides basés sur le pourcentage des gousses saines et mûres.

L'embarquement de l'arachide continue à se faire en vrac, ce qui est une grosse infériorité. L'arachide de Comromandel est transportée en sacs. Malheureusement l'Afrique Occidentale Française n'a pas produit jusqu'ici le jute qui lui permettrait de faire des sacs. Si l'embarquement reste défectueux dans son mode, sa rapidité par contre a été améliorée. Les ports exportateurs de l'Afrique Occidentale Française ne possèdent pas encore de magasins d'arachides, mais des mesures ont été prises pour réglementer le louage des quais. En outre, le transport des quais aux navires arachidières est opéré maintenant avec un outillage mécanique (1).

(1) Cf. Rapport de M. Gouin, présenté en janvier 1926 à la Chambre de Commerce de Marseille. Rapport de M. Vignat de la Maison Verminck. Enquête de la Faculté d'Aix, p. 228 et suivantes.

(1) Voir p. ex. Chambre de Commerce de Dakar, 20 juillet 1926. Bulletin des matières grasses 1926, n° 8 et 9, p. 215.

Le débarquement à Marseille se fait de la même façon qu'avant la guerre. Pour l'emmagasiner à quai, aucun local n'a été édifié. La marchandise doit donc être utilisée aussitôt débarquée, ce qui oblige le courtier marseillais à la revendre durant son transport. La Chambre de Commerce de Marseille n'a pas remédié à cette situation défavorable. Elle a été autorisée par une décision ministérielle du 18 juin 1926 à construire un silo pour les oléagineux transportés en sacs, mais les moyens financiers prévus ne lui permettent pas de construire un silo pour les oléagineux transportés en vrac.

Enfin, dernière particularité du commerce des oléagineux à Marseille, ils ne sont pas cotés en marché, il n'existe qu'un marché des huiles et tourteaux. Ils sont donc vendus dans les bureaux des courtiers. Ils sont vendus par contrats types, mais ces contrats types sont les contrats Liverpool 34 et Londres. Ce ne sont pas des contrats marseillais.

Si le commerce des arachides du Sénégal s'est modernisé, on voit que dans son ensemble il est loin d'offrir la même sécurité pour le courtier marseillais que le commerce des arachides de Coromandel. Il est incontestable que son perfectionnement technique et juridique déterminerait à Marseille la baisse du prix de l'oléagineux du Sénégal et par là même écarterait l'oléagineux de Coromandel.

Avant d'abandonner l'étude des importations d'oléagineux, il nous faut dire quelques mots des importations de palmistes. On se rappelle qu'avant la guerre nos colonies en produisaient de forts tonnages, mais que les courtiers marseillais ne les importaient pas. La guerre, en mettant fin au commerce hambourgeois aurait dû permettre aux huiliers marseillais de reprendre pied. Malheureusement, il n'en a rien été. Le palmiste

a d'abord été demandé davantage. Aux environs de 1920, les courtiers marseillais importaient la presque totalité des récoltes de nos colonies françaises d'Afrique (48.466 tonnes sur 49.144). Cette reprise ne devait être qu'éphémère. En 1925, bien que la production des palmistes (125.000 tonnes) ait augmenté dans nos colonies d'Afrique, les demandes marseillaises ont diminué. En 1926, elles tombent à 18.000 tonnes. Les huiliers marseillais n'ont donc pas su conserver le monopole de trituration qu'ils avaient enlevé aux Allemands. Les industriels de Liverpool-Selby, ceux de Hambourg leur ont repris la première place. Les industriels marseillais ont d'ailleurs une excuse : le principal client d'une usine qui triture le palmiste est l'éleveur de porc ; les usines allemandes sont beaucoup plus près que les usines marseillaises des lieux d'élevage.

Fournisseurs de Marseille, les colonies sont aussi ses clientes. Elles achètent à ses industriels des huiles (18.000 tonnes en 1926) et des tourteaux (7.900) ; des produits fabriqués : savons (29.800) ; bougies (2.300) et graisses alimentaires.

Les huiliers marseillais n'envoient pas aux colonies des quantités considérables de matière première triturée. Il n'y a là rien de bien étonnant. Tôt ou tard, les pays producteurs de la matière première devaient subvenir à leurs besoins. Des huileries ont été construites dans nos colonies : en Indochine, en Afrique Occidentale Française, en Afrique du Nord. Les huileries de ces deux premières colonies triturant des graines locales, arrivent à produire une huile très bon marché. Le 20 février 1926, la tonne d'huile de l'Afrique Occidentale Française vaut à Dakar 65 francs, la tonne d'huile marseillaise 650 francs.

C'est durant la guerre que ces huileries ont été organisées. On pensait que l'huile de l'A.O.F., moins volumineuse que la matière première, arriverait à meilleur compte à Marseille. Malheureusement, les huileries de l'Afrique Occidentale Française n'ont pas pu, après la liquidation du Consortium de l'Huilerie (1919), maintenir leur activité et soutenir la concurrence des huileries métropolitaines. Elles sont aujourd'hui au nombre de trois et ne triturent que 21.000 tonnes.

Les huileries nord-africaines ont, au contraire, prospéré. Elles ont eu, comme jadis les huileries marseillaises, pour premier objet de trituration l'olive. Avant la guerre, les huileries d'olives algériennes étaient des entreprises indigènes qui fournissaient une huile de table inutilisable pour les Européens. Des commerçants importaient donc de Marseille l'huile de table nécessaire à la consommation des colons ; des industriels utilisaient l'huile locale que ne consommaient pas les indigènes.

Depuis la guerre, des usines munies d'outillages modernes se sont établies en Afrique du Nord. En 1926, il y en avait 16 au Maroc, 131 en Algérie. Les premières produisent annuellement 2.000 tonnes d'huiles de table, les secondes 58.000 tonnes d'huiles comestibles et industrielles. Elles triturent l'olive, les arachides, le lin, le ricin.

On comprend donc que l'Afrique du Nord n'importe pas de Marseille, malgré l'augmentation de ses besoins, des quantités plus considérables d'huiles.

Si les huiliers marseillais ne placent guère leurs produits aux colonies, les fabricants de savons, de bougies et de graisses alimentaires continuent par contre à y vendre des quantités importantes de produits fabriqués. L'industriel marseillais a remplacé la clientèle étrangère

que les interdictions d'exportation lui avaient fait perdre par une clientèle coloniale.

Les savonniers marseillais ont fourni à l'Algérie 15.625 tonnes en 1926, au Sénégal 3.311, au Maroc 3.878 à la Tunisie 2.394, à l'Indochine 999, à Madagascar 1.893. La concurrence des savonneries coloniales installées en Afrique du Nord, au Sénégal et en Indochine ne semble pas encore dangereuse. Il est probable néanmoins qu'avec le développement des progrès des huileries, ces savonneries seront capables un jour, d'augmenter leur production et de concurrencer sérieusement les savonneries marseillaises.

La stéarinerie marseillaise continue aussi à placer ses produits dans les colonies françaises. Les commandes de sa clientèle algérienne lui ont permis notamment d'exporter en 1926, 1.849 tonnes de bougies. Les fabriques de graisses végétales alimentaires dont les exportations ont baissé de 20.000 tonnes en 1913 à 3.870 en 1926, reçoivent aussi des colonies quelques commandes.

§ 3. — LES PIERRES, TERRES ET COMBUSTIBLES MINÉRAUX.

Les matières premières dénommées pierres, terres et combustibles minéraux et les produits qu'elles servent à fabriquer forment l'un des trafics coloniaux les plus importants du port de Marseille (343.132 tonnes en 1926).

Il importe dès l'abord de préciser quelles sont les marchandises objets de ce trafic. Dans les statistiques du commerce extérieur de la France, les matières dites pierres, terres et combustibles minéraux sont : les marbres, les albâtres, les pierres ouvrées, les kaolins, craies et phosphates; les ardoises, briques et tuiles ; les chaux et ciments, les soufres, les houilles, les huiles de pétrole,

les essences, etc. Certains de ces produits ne donnent lieu à Marseille qu'à d'insignifiants trafics coloniaux. Nous ne retiendrons aux importations que les graphites et les phosphates; aux exportations que les chaux et ciments; les tuiles, briques et ardoises ; les carreaux et poteries.

L'étude de ce trafic est très importante mais délicate. Elle est importante parce que ce trafic a pour objet des marchandises de valeur trop faible pour pouvoir supporter des frais de manipulation et de transport considérables, mais de volume assez gros pour pouvoir fournir au départ de Marseille des frêts en lourd importants. Le commerçant qui les importe ou qui les exporte doit se servir du port dont l'utilisation est la plus rapide et la moins dispendieuse. Ce trafic permet d'apprécier l'utilité d'un port comme lieu de transit.

Malheureusement, cette étude est délicate. Les pierres, terres et combustibles minéraux sont des objets de faible valeur : les entreprises qui les reçoivent ou qui les expédient sont très nombreuses, mais peu puissantes. Elles ont donné matière à des études peu détaillées. Les renseignements font donc défaut.

Le montant du trafic total des pierres, terres et combustibles minéraux à Marseille est tombé de 652.784 tonnes en 1913 à 516.973 en 1926. Les importations ont augmenté. Elles passent de 28.897 tonnes en 1913 à 100.838 en 1926. Les exportations sont tombées de 623.887 tonnes à 395.237.

Dans cet ensemble, le trafic en provenance ou à destination des colonies françaises tient une place capitale. Il représente 45 % du trafic total de 1913, 69 % de celui de 1926. Il est en effet passé de 303.198 tonnes en 1913 à 343.132 en 1926. Les importations ont un peu augmenté : elles passent de 75.198 tonnes en 1913 à 94.762 en 1926;

les exportations aussi : elles passent de 228.500 tonnes à 248.369.

Il faut d'ailleurs tout de suite indiquer que la diminution du trafic général à Marseille est compensée par l'augmentation du trafic en provenance des colonies françaises dans les ports ses voisins immédiats. En 1913, les annexes de Marseille et Port-Saint-Louis du Rhône faisaient un trafic général de pierres, terres et combustibles minéraux de 76.000 tonnes. Les annexes recevaient 6.587 tonnes de phosphates et expédiaient 1.575 tonnes de pierres diverses. Port Saint-Louis recevait des phosphates et des matières premières utilisées par les usines de produits chimiques (1). En 1926, les annexes reçoivent et envoient 188.086 tonnes ; Port-Saint-Louis 311.000. Ces arrivages et ces expéditions sont presque tous en provenance ou à destination des colonies françaises. Le montant des arrivages est très supérieur à celui des expéditions. Il atteint 129.300 tonnes aux annexes ; 225.000 à Port-Saint-Louis.

Or, si l'on recherche à quels ports d'attache appartenaient les navires transporteurs, pour le compte de quelles entreprises les marchandises ont été embarquées ou débarquées, on s'aperçoit que ces matériaux sont embarqués ou débarqués de navires marseillais pour le compte d'entreprises très souvent marseillaises. Il en est ainsi par exemple pour les phosphates marocains débarquées à Port-Saint-Louis des bateaux de la Compa-

(1) Nous donnons comme chiffres du trafic de pierres, terres et combustibles minéraux à Port-Saint-Louis du Rhône des chiffres approximatifs établis d'après le montant des importations et des exportations des usines locales, des expéditions et des arrivages du cabotage et des chemins de fer. Dans le tableau du Commerce et de la Navigation, aucun chiffre n'est donné pour ce port qui n'est pas classé parmi les principales douanes.

gnie Paquet. On ne saurait donc trop insister sur ce fait que des commerçants marseillais qui ont vendu ou qui désirent transformer près de Marseille ou à Marseille les matières premières débarquées ont trouvé plus commode et plus avantageux de les faire débarquer dans des ports voisins. Rien ne montre mieux combien le port de Marseille est peu apte à servir de port de transit de matières premières coloniales qui ont une faible valeur sous un gros volume.

De toutes les importations de pierres, terres et combustibles minéraux en provenance des colonies, celles de phosphates et celles de graphite sont en 1926 comme en 1913 les plus importantes. En 1926, les importations de phosphates se montent à 77.203 tonnes, celles de graphite à 4.685. Leurs montants réunis représentent 90 % des importations totales à Marseille de pierres, terres et combustibles minéraux. Nous nous en tiendrons donc à leur étude. Nous ajouterons quelques mots sur les trafics de houille coloniale dont l'insignifiance est frappante.

Les importations de phosphates en 1926 (77.203 tonnes) sont en augmentation sur celles de 1913 (28.922 tonnes). Durant la même période, elles passent dans les annexes de 6.587 tonnes à 63.200, à Port-Saint-Louis de 25.000 tonnes à 161.000.

Les phosphates sont importés à Marseille par des commerçants qui les revendent à des viticulteurs languedociens et surtout par des industriels qui les transforment en superphosphates revendus ensuite dans le Midi et aux colonies.

Les industriels et les commerçants marseillais achètent aux colonies françaises tous les phosphates dont ils ont besoin. En 1926, ils commandent aux producteurs tunisiens 59.335 tonnes, aux algériens 11.122, aux maro-

cains 6.728. La presque totalité des importations de phosphates à Port-Saint-Louis (161.000 tonnes) est de provenance marocaine.

Il n'y a rien d'étonnant à ce que les commerçants et industriels marseillais se fournissent en Afrique du Nord, puisque les phosphates tunisiens et marocains sont les plus riches du monde en titre et en qualité. Ce qui est étonnant, c'est qu'ils n'en importent pas plus. Le montant des importations de phosphates à Marseille, comparé au montant des exportations de l'Afrique du Nord ou à celui des importations de la France est insignifiant.

Pour ne s'en tenir qu'aux productions tunisienne et marocaine, on constate que les importations à Marseille de ces phosphates ne représentent que 4 % de leurs importations en France. En 1926, la Tunisie a exporté en France 40 % de sa production : 1.067.180 tonnes sur 2.562.000. Le montant des importations à Marseille de phosphates tunisiens (59.355 tonnes) représente 5 % des importations de la France.

En 1926, l'Office Chérifien des phosphates a exporté en France 24 % de sa production (191.445 tonnes sur 874.859). Le port de Marseille n'a reçu que des quantités infinitésimales de cette importation. Il est vrai que si l'on prend en considération le montant des importations à Port-Saint-Louis (161.000 tonnes), on voit que la région marseillaise reçoit 80 % des importations de phosphates marocains en France.

Même en tenant compte des importations par Port-Saint-Louis, Marseille n'est donc pas le port français de débarquement des phosphates coloniaux.

Les importations de phosphates sont à beaucoup près les importations les plus considérables de pierres, terres et combustibles minéraux à Marseille. On ne saurait

néanmoins négliger les importations de graphites (4.685 tonnes en 1926). Les graphites viennent de Madagascar où ils sont achetés par les commerçants marseillais. Leur standardisation vient d'être tentée tout récemment (juillet 1929). Il est encore impossible de savoir quelle répercussion elle peut avoir sur l'importation marseillaise.

Nous ajouterons quelques mots sur les houilles coloniales. Leurs importations sont insignifiantes. Elles atteignaient 160 tonnes en 1926. Or, Marseille a toujours été un gros port charbonnier. En 1913, les importations de houilles atteignaient 1.744.964 tonnes, en 1926, 1 million 114.749. Les besoins de la consommation intérieure, ceux des navires, expliquaient ces importations.

Il n'arrive pas à Marseille de houille coloniale. Les pays de l'Afrique du Nord n'en possèdent pas. Madagascar et l'Indochine ont des gisements importants; mais Madagascar ne possède pas le réseau ferré qui permettrait de les exploiter ; les frêts de l'Indochine sur la France sont trop élevés pour que la houille indochinoise, même grâce à son faible coût de production, puisse concurrencer à Marseille la houille anglaise.

*
**

Les exportations de pierres, terres, combustibles minéraux et de poteries à destination des colonies françaises sont, nous l'avons vu, plus considérables que les importations. Elles portent sur des produits fabriqués à Marseille et dans sa région immédiate. On en extrait en effet la matière première des collines entourant Marseille. Les exportations de pierres, terres et combustibles minéraux à destination des colonies françaises sont

des exportations de briques et de tuiles (91.000 tonnes en 1926), de chaux et ciments (118.600 tonnes), de poteries (41.480 tonnes).

Les exportations de briques et tuiles, à destination des colonies ont beaucoup augmenté. En 1913, les 68 briqueteries et tuileries marseillaises produisaient 345.000 tonnes de tuiles, briques et carreaux ⁽¹⁾ dont elles exportaient 193.730 tonnes. Les colonies françaises avaient de grands besoins de briques et tuiles, aussi en commandaient-elles aux fabricants marseillais 51.500 tonnes. L'Afrique du Nord (23.791 tonnes), le Sénégal 11.011) étaient les principaux clients des briquetiers et tuiliers marseillais. Les commandes coloniales ne représentaient pourtant que 14 % de celles que recevaient les industriels marseillais.

La guerre bouleversa complètement cette situation. L'exportation fut interdite sauf sur licences accordées rarement. De ce fait, les fabricants perdirent une partie de leur clientèle étrangère. Les commandes que leur passèrent les entreprises coloniales qui justement se développaient, leur permirent néanmoins d'exporter.

En 1926, les 54 tuileries et briqueteries marseillaises réussirent à vendre aux colonies 91.000 tonnes de briques, tuiles et carreaux. C'est en Afrique du Nord qu'étaient toujours les principaux clients des industriels marseillais : en 1926, leurs commandes atteignaient 51.800 tonnes. Celles de l'A.O.F. étaient aussi plus nombreuses (24.184 tonnes en 1926).

Grâce au développement de leur activité, les briquetiers et tuiliers marseillais ont réussi à évincer de l'Afri-

(1) Les chiffres cités pour 1913 sont pris dans l'*Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*, VIII, et dans la *Situation commerciale et industrielle du port de Marseille* (1923). Ceux cités pour 1926 dans Brenier : *Essai d'atlas économique de la XI^e Région*.

que du Nord les briquetiers et tuiliers étrangers et de l'A. O. F. les briquetiers et tuiliers des autres régions françaises qui fournissaient notre colonie avant-guerre. En 1926, la totalité des importations de tuiles et briques en Afrique Occidentale française (24.684 tonnes) vient de Marseille (24.184).

Les plâtres, chaux et ciments marseillais sont eux aussi très répandus aux colonies. Les usines productrices ont comme les briqueteries et les tuileries cherché à remplacer la clientèle étrangère qu'elles avaient perdue par une clientèle coloniale; mais elles y sont moins bien arrivées. Elles ont même perdu certains anciens clients coloniaux, des usines ayant en effet été bâties aux colonies.

En 1913, les 24 cimenteries marseillaises, les 25 chaux-fourneries et fabriques de plâtre produisaient 370.000 tonnes de chaux, plâtre et ciment. Elles en exportaient 290.000 tonnes dont 169.333 à destination des colonies françaises (54 %). L'Afrique du Nord, le Sénégal et Madagascar étaient leurs principaux clients. L'Afrique du Nord commandait 140.450 tonnes de chaux et ciment, l'A. O. F. 10.100, Madagascar 4.476. Déjà en 1913, les cimentiers et chauxfourniers marseillais avaient le monopole de la vente dans ces colonies.

Au lendemain de la guerre, la construction d'usines concurrentes dans les colonies, anciennes clientes de Marseille, les coûts élevés des frêts marseillais, les bas coûts des frêts des lignes de navigation concurrentes, déterminèrent une diminution considérable de l'exportation. En 1926, les 24 cimenteries et chauxfourneries marseillaises n'exportent plus que 175.229 tonnes de chaux, plâtres et ciments dont 118.600 à destination des colonies françaises (71 %). On doit d'ailleurs, en bonne justice, rappeler qu'il se fait par Caronte, port annexe

de Marseille, des exportations de chaux et ciments : (20.611 tonnes en 1926).

Les commandes coloniales ont donc diminué. En 1926, l'Afrique du Nord commande à Marseille 62.395 tonnes de chaux et ciments, le Sénégal 23.312, Madagascar 5.957. Les industriels marseillais ont surtout perdu leurs clients algériens et marocains.

En 1926, l'Algérie ne leur commande plus que 43.500 tonnes de chaux et ciments au lieu de 104.387 en 1913. L'essor de son industrie lui permet de satisfaire les demandes de ses habitants. Durant la guerre, aux anciens fours à chaux qui ne produisaient que des quantités insignifiantes de chaux grasses, ont été substituées 33 usines modernes produisant annuellement 170.000 tonnes de ciments, 223.000 tonnes de chaux industrielles, 22.800 tonnes de plâtre. L'Algérie, au lieu d'importer comme avant guerre, exporte.

Au Maroc, la situation est analogue. Des usines se sont construites ; mais elles ne peuvent pas encore suffire aux besoins marocains, aussi le Maroc est-il obligé d'importer encore en 1926, 5.382 tonnes de plâtre, 13.466 de chaux et 42.522 de ciment. Le régime douanier de l'acte d'Algésiras permet à des industriels belges et allemands de concurrencer sur ce marché les industriels marseillais qui ne sont pas d'ailleurs les seuls fournisseurs français.

Enfin, la création récente d'une ligne de navigation Anvers-Pacifique (1926) a permis aux cimentiers du Nord de la France et aux cimentiers belges d'enlever aux Marseillais leur clientèle de la Martinique et de la Guadeloupe. Les 2.594 tonnes de ciment importés par ces colonies en 1926 viennent d'Anvers non plus de Marseille.

Les poteries marseillaises exportent aussi des quan-

titués considérables de produits telluriques : en 1926, 68.900 tonnes de poteries, de carreaux et pavés en terre, de faïences ; 42.950 tonnes en sont vendues aux colonies, notamment en Afrique du Nord (12.120 tonnes). Il y a là un trafic colonial important qu'il est à peu près impossible d'étudier car les entreprises exportatrices sont surtout, à part deux exceptions, de petites usines qui n'ont été jusqu'ici que l'objet d'enquêtes assez rudimentaires (1). On peut dire seulement que la concurrence d'entreprises qui ont été créées récemment en Afrique du Nord, a fait perdre ici encore des clients aux industriels marseillais.

§ 4. — LES PRODUITS CHIMIQUES.

Le trafic des matières et produits chimiques a pour but de fournir des usines locales ou une clientèle étrangère qui, en général, a commandé directement aux industriels marseillais.

Les matières et les produits qui sont l'objet de ce trafic sont : les soudes raffinées et caustiques, la chaux, le chlorure de chaux et le carbure de calcium, divers sulfates, des tartrates, les superphosphates, les soufres (2), etc... (3).

(1) Les renseignements les plus détaillés sont dans l'*Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*, VIII, p. 493.

(2) La Chambre de Commerce de Marseille classe les superphosphates comme produits chimiques, les phosphates comme pierres, terres et combustibles minéraux.

Elle classe les soufres comme pierres, terres et combustibles minéraux, les soufres raffinés comme produits chimiques.

Bien que ces classements ne correspondent pas à ceux de la Douane, nous les avons repris puisque nous citons les chiffres de la Chambre de Commerce.

(3) De très nombreux produits chimiques sont exportés de Marseille en quantités infimes. Le chapitre Produits Chimiques de l'état des exportations a 12 rubriques dans lesquelles sont classés 95 produits.

Le trafic des matières et produits chimiques était déjà très important en 1913 (144.701 tonnes). En 1926, il l'est autant (135.098 tonnes), mais alors qu'en 1913 les exportations n'atteignaient que 106.428 tonnes, en 1926 elles atteignent 118.062.

Le trafic en provenance ou à destination des colonies françaises se montait en 1913 à 39.324 tonnes. Il représentait donc 30 % du trafic général. En 1926, il en représente 42 % avec 56.738 tonnes.

L'augmentation des exportations à destinations coloniales est considérable : celles-ci passent en effet de 35.718 tonnes en 1913 à 53.683 en 1926. La clientèle a considérablement augmenté dans toutes les colonies. Les industriels marseillais vendent surtout en Afrique du Nord (33.600 tonnes), en A. O. F. (11.025) et en Indochine (6.200).

Les importations de matières chimiques en provenance des colonies françaises sont très variées. Les principales sont celles des soudes, des superphosphates et des soufres. Mais il serait inexact de croire qu'il n'en est pas d'autres. Les usines marseillaise fabriquent et exportent dans nos colonies des produits chimiques très variés : acides, sulfates, carbures, chlorures divers.

La soude était fabriquée à Marseille en 1913 par quatre soudières qui produisaient 60.000 tonnes de soude proprement dite et 95.000 de lessives caustiques. Cette production est certainement inférieure à la production actuelle, mais on ne saurait préciser (1).

(1) Il n'est pas possible de connaître actuellement le nombre des usines de produits chimiques et leur production annuelle. Les derniers chiffres connus sont cités par l'*Encyclopédie des Bouches-du-Rhône*. (Tome IX). Ce sont ceux de l'Inspection du Travail. Mais l'Inspection du travail donne le nombre des locaux qu'elle a contrôlés ; non pas le nombre des usines. Elle ne donne bien entendu aucun renseignement sur la production.

En 1926, les industriels marseillais exportent 25.015 tonnes de soudes et de lessives caustiques dont 17.300 à destination de nos colonies.

Au premier rang des colonies importatrices sont l'Algérie et la Tunisie. Les viticulteurs de ces pays font usages de soudes raffinées ; les éleveurs de moutons les emploient aussi pour lessiver les laines. Une dizaine de fabriques de soudes ont été créées en Algérie depuis la guerre pour transformer les carbonates arrivant de Meurthe-et-Moselle via Anvers (production 1926 : 9.000 tonnes).

L'Indochine fait venir de Marseille une part importante des soudes dont elle a besoin (1.500 tonnes). Mais il est vraisemblable que la Société Industrielle de Chimie d'Extrême-Orient enlèvera aux industriels marseillais le marché indochinois. Créée en 1923, elle produit déjà en 1926 1.104 tonnes de soude caustique.

Les raffineries marseillaises de soufre travaillent aussi pour revendre aux colonies. En 1913, elles étaient huit, produisaient 50.000 tonnes (1), en exportaient 9.000 à destination de nos colonies. En 1926, elles sont trois qui produisent vraisemblablement la même quantité de raffinés ; elles exportent 12.646 tonnes dont 9.086 à destination de nos colonies.

Ces raffineries n'achètent pas aux colonies françaises la matière première qu'elles raffinent. Les seuls pays producteurs sont en effet la Sicile et la Louisiane. Les producteurs de ces deux pays ont constitué en décembre 1922 un trust qui règle le pourcentage de la vente dans le monde des soufres bruts italiens et américains, la consommation des Etats-Unis et celle de l'Italie étant exceptée. A l'abri de cette convention, les raffineurs

(1) *Enquête officielle sur la Production française, 1911.*

italiens se sont efforcés d'enlever aux raffineurs marseillais le marché de l'Afrique du Nord. L'avenir du trafic colonial des soufres à Marseille dépendra donc de l'avenir du trust des soufres.

Jusqu'en 1926, les principaux clients coloniaux des raffineries marseillaises étaient l'Algérie et la Tunisie. En 1913, les raffineurs marseillais plaçaient en Algérie 80 % des soufres qu'ils exportaient, 7.780 tonnes sur 9.800. En 1926, ils en placent 58 %, 7.846 sur 12.642. On voit que, malgré les efforts des raffineurs italiens, les raffineries marseillaises réussissent à placer en Algérie en 1926 des quantités sensiblement égales à celles de 1913, mais les raffineurs italiens leur ont enlevé le quasi-monopole de vente qu'elles avaient. En 1913, l'Italie importait en Algérie 150 tonnes de soufre, en 1926 elle en importe 16.365.

La raffinerie marseillaise subit en outre sur les marchés algérien et tunisien la concurrence naissante des raffineries locales. Les deux raffineries algériennes en marche en 1926 ont raffiné dans l'année 8.400 tonnes. Les soufres bruts qu'elles raffinent viennent non pas de Sicile, mais de Marseille, ce qui explique leur haut coût de revient à Alger. Ce fait, entre tant d'autres, montre combien l'existence d'un trafic colonial dépend de l'existence de lignes de navigation à service régulier entre le port métropolitain et le port colonial importateur.

Les usines de superphosphates, au contraire des précédentes, exportent à destination des colonies françaises, des quantités de moins en moins considérables. Le superphosphate est un engrais utilisé très fréquemment dans les vignobles, les champs de primeurs, les terres à blé. On pourrait donc croire au premier abord, puisque la viticulture, la production des primeurs et du blé sont en développement dans l'Afrique du Nord, que le trafic

à Marseille des superphosphates à destination de ces colonies doit avoir augmenté. Il n'en est rien.

En 1913, les quatre usines à superphosphates de Marseille produisaient annuellement 60.000 tonnes. A cette production, il fallait ajouter celles d'usines similaires installées à Port de Bouc et à Port Saint-Louis. Les usines marseillaises exportaient 7.083 tonnes de superphosphates dont 4.500 vers l'Algérie.

En 1926, le nombre des usines à superphosphates installées à Marseille ou dans sa banlieue immédiate a augmenté; leur production aussi. Néanmoins, en 1926, ces usines n'exportent que 6.006 tonnes de superphosphates dont 4.420 à destination de l'Algérie et 500 à destination de la Martinique. Les exportations des deux années précédentes avaient été d'ailleurs l'une et l'autre supérieures à celles de l'année 1926.

Le trafic des superphosphates à destination des colonies est donc en décadence. Il faut en rechercher la raison dans l'équipement d'usines en Afrique du Nord. Il était fatal qu'un jour ou l'autre les pays producteurs transformassent eux-mêmes la matière première.

L'Algérie a trois fabriques de superphosphates de chaux. En 1926, elles produisent 71.000 tonnes dont 67.000 seulement sont utilisées par la colonie. Les fabriques algériennes de superphosphates travaillent donc déjà pour l'exportation.

La Tunisie possède une fabrique de superphosphates qui produit en 1926 37.886 tonnes. Au Maroc, enfin, s'est installée une usine qui exporte une quantité considérable de sa production en Espagne, pays viticole (14.330 tonnes). Elle peut ainsi être amenée à y concurrencer un jour les usines marseillaises.

Des développements qui précèdent, on pourrait conserver l'impression que le trafic colonial des produits

chimiques à Marseille est stationnaire. Il est incontestable que de 1913 à 1926 l'importance quantitative de ce trafic ne s'est guère modifiée. Mais il serait inexact d'en conclure que son importance qualitative n'a pas varié. En 1913, les envois de produits chimiques que nous venons d'étudier représentaient 92 % des envois de produits chimiques faits par Marseille à nos colonies : en 1926, bien que leur importance quantitative n'ait pas considérablement baissé, ils n'en représentent plus que 64 %.

Les usines marseillaises ont en effet fabriqué et exporté de plus en plus vers nos colonies des produits et sous-produits multiples que les usines coloniales ne peuvent songer à produire ; les quantités qu'elles pourraient placer localement sont encore trop peu importantes pour que leur production soit l'objet d'une entreprise. L'Algérie, la Tunisie, le Maroc, l'A.O.F., l'Indochine jusqu'en 1923, n'ont aucune usine qui fabrique des produits chimiques divers. Le trafic colonial des produits chimiques est donc à Marseille encore pour longtemps un trafic d'avenir parce que les industriels qui y ont récemment créé des usines ont su délaissier les opérations industrielles facilement imitables (raffinages, production de la soude et des superphosphates) et diversifier leur production (1).

§ V. — LES SUCRES.

Le trafic colonial des sucres, 222.271 tonnes en 1926, est un des trafics coloniaux les plus intéressants du port

(1) En 1926, Marseille exporte notamment vers les colonies 4.386 tonnes de carbure de calcium : 300 tonnes de chlorure de chaux, 500 tonnes d'acide sulfurique, 3.400 tonnes de sulfate de cuivre, 200 tonnes de tartrates de potasse.

Etats de la Principauté de Marseille.

de Marseille. Vieux trafic encore tout pénétré du pacte colonial, il est aussi des plus modernes : il est directement industriel. Les sucres qui arrivent à Marseille sont la propriété des industriels qui les y font décharger; ceux qui en partent sortent des usines, vendues par l'industriel au destinataire colonial. A Marseille, il n'y a ni marché des sucres, ni courtiers en sucres. Le commerce des sucres dépend de l'activité d'entreprises parfaitement concentrées ayant ainsi pu profiter au maximum des circonstances favorables qui, aux colonies, s'offraient au commerce français.

Le trafic des sucres en 1926 dépend des achats et des ventes de trois raffineries marseillaises. La production annuelle de ces entreprises est évaluée à 190.000 tonnes (1); l'une, la Raffinerie de Saint-Louis en produit à elle seule 150.000. L'ensemble de cette production est supérieur de 40.000 tonnes à celle d'avant-guerre.

Les commandes qu'ont reçues les raffineurs de sucre marseillais ont considérablement augmenté. La demande française de sucre raffiné s'est accrue : elle passe de 650.000 tonnes (1913) à 800.000 (1926) (2) ; elle ne peut plus après la guerre être satisfaite par les raffineries du Nord, en partie détruites. Elle l'est donc par les raffineries parisiennes et marseillaises ou par l'importation. La demande coloniale a aussi augmenté dans des proportions considérables. Elle passe de 130.000 tonnes en 1913 à 250.000 en 1926. En 1913, les consommateurs coloniaux commandent aux raffineries françaises 110.000 tonnes; en 1926 210.00; en 1913, les raffineries

(1) Brenier. *Atlas économique de la XI^e Région*. — Montagne. *Fonction industrielle du port de Marseille*.

(2) Chiffres fournis à l'Assemblée générale du commerce des sucres de Marseille. Marseille, 14 mars 1929. — Correspondant à peu près aux chiffres cités par Fernand Rousselle, thèse Paris, 1928.

marseillaises fournissaient aux colonies 80.540 tonnes de raffinés, en 1926 : 143.204 (1).

Le trafic colonial des sucres est donc en augmentation. En 1926, son montant (22.271 tonnes) se décompose en une importation à Marseille de 68.067 tonnes de sucres coloniaux bruts dits sucres en poudre et en une exportation à destination des colonies françaises de 143.204 tonnes de sucres raffinés. En 1913, ce trafic atteignait 83.919 tonnes, soit 53.380 tonnes de sucres bruts à l'importation et 80.539 tonnes de raffinés à l'exportation. C'est donc surtout au développement de l'exportation du produit raffiné qu'est due l'augmentation à Marseille du trafic des sucres coloniaux.

Les sucres en poudre coloniaux que les raffineurs marseillais font débarquer sont des sucres de canne de la Martinique, de la Guadeloupe et de la Réunion. Les raffineurs marseillais achètent en effet une part importante de la production de ces colonies : 51 % en 1913, 43 % en 1926. Des raffineurs, des fabricants de rhum locaux, des importateurs étrangers achètent au planteur colonial le surplus de sa production (2) : le principal acheteur du planteur colonial n'en reste pas moins d'une façon constante le raffineur marseillais.

Déjà avant la guerre, la régularité des importations de sucre brut colonial était le fait saillant du trafic. Il importe de rechercher le motif de ce fait pour comprendre comment une production coloniale concurren-

(1) Dans les trois dernières années la situation des raffineries marseillaises s'est un peu modifiée. Les deux moins importantes ont dû fermer leur porte (février 1929). Néanmoins, on peut considérer les chiffres de 1926 comme des chiffres normaux.

(2) Production 1913 : 115.000 tonnes : 78.000 pour la Martinique et la Guadeloupe, 37.000 pour la Réunion.

Production 1926 : 132.209 tonnes : 86.897 pour la Martinique et la Guadeloupe, 63.312 pour la Réunion.

Achats de Marseille, 1913 : 53.380 tonnes ; 1926 : 60.987 tonnes.

cée par une production métropolitaine et une production étrangère avait pu rester l'objet d'un trafic importateur continu.

La régularité des importations, à Marseille, de sucres brut des colonies françaises s'expliquait par le rôle que jouait dans la fixation à Marseille du prix de la matière première l'offre coloniale. Si le raffineur marseillais se fournissait d'abord en sucres bruts coloniaux, c'était qu'évidemment leur valeur d'échange à Marseille était moins élevée que la valeur d'échange des sucres concurrents. Ce moindre coût avait été assuré d'une façon curieuse.

La valeur d'échange à Marseille du sucre brut colonial était inférieure de quelques dizaines de centimes par 100 kilos à la valeur d'échange à Marseille du sucre brut métropolitain. Elle était supérieure de 5 à 8 francs par 100 kilos à la valeur d'échange à Marseille du sucre brut étranger.

Lorsque la loi du 7 avril 1897 instaura un droit d'entrée de 9 francs sur les sucres bruts étrangers, leur valeur d'échange à Marseille devint supérieure à celle des sucres bruts coloniaux et métropolitains. Les offres de sucre brut colonial et métropolitain, la demande des raffineurs marseillais déterminèrent donc seules en premier lieu le prix à Marseille des sucres bruts.

Cette situation était défavorable à la fois aux raffineurs marseillais qui travaillaient pour l'exportation et aux planteurs coloniaux qui vivaient de la revente de leurs sucres bruts aux raffineurs marseillais. En effet la valeur d'échange à Marseille du sucre brut métropolitain était déterminée par le prix du sucre brut tel qu'il était fixé sur le marché de Paris et par le coût de transport du sucre du Nord de la France, centre producteur français, à la raffinerie: en 1897, du Nord de la

France à Marseille, ce coût de transport était d'environ deux francs. Le coût de revient du sucre brut métropolitain pour le raffineur marseillais était donc supérieur d'environ deux francs au coût de revient du sucre brut métropolitain pour le raffineur du Nord ; il n'était supérieur que de 1 fr. 60 environ au coût de revient à Marseille du sucre brut des colonies françaises. Dans ces conditions, comme les frêts des transports des ports de la Manche, ports les plus voisins des raffineries du Nord, aux centres coloniaux consommateurs, le Maroc, la Syrie par exemple étaient égaux, voire même inférieurs aux frets de Marseille à ces pays, le raffineur du Nord qui disposait artificiellement d'une matière première meilleur marché que le raffineur marseillais pouvait aisément le concurrencer dans les pays importateurs, peut-être même l'en chasser.

C'est pour éviter cette injustice que furent créées les détaxes de distance (article 2 et 3 de la loi du 7 avril 1897). Ces détaxes eurent pour objet de permettre aux raffineurs des ports — donc aux raffineurs marseillais, — de se procurer, nonobstant la protection, un sucre brut à un prix de revient qui n'était pas grevé artificiellement de frais de transports. Quand le raffineur marseillais importait un sucre brut exotique ou colonial, il touchait une prime — prime compensatrice et non pas prime d'exportation — dont le montant avait été calculé de façon à éliminer l'injustice dont nous venons de parler. Les détaxes étaient selon la colonie de provenance de 2 fr. 25 ou de 2 fr. 50. Une loi du 28 janvier 1903 décida que la détaxe ne serait accordée que sur justification des frais de transport maritime, à concurrence des sommes fixées par les articles 2 et 3 de la loi du 7 avril 1897.

Grâce aux lois de 1897 et de 1903, grâce surtout à leur

maintien souvent remis en question dans les dix années qui précédèrent la guerre, les raffineurs marseillais pouvaient passer aux planteurs des colonies françaises des commandes d'un montant très régulier (1).

Importatrices de sucres coloniaux, les raffineries marseillaises exportaient beaucoup à destination des colonies françaises.

La concurrence des raffineries parisiennes, la médiocrité et le coût élevé des transports continentaux qui aboutissaient à Marseille poussaient les Marseillais à travailler pour une clientèle d'outre-mer. La concurrence très vive des raffineurs allemands, aidés par l'allocation de primes d'exportation que le Parlement allemand avait élevé à maintes reprises, les poussait à exporter dans les colonies françaises où leurs importations étaient douanièrement protégées.

Sur une exportation totale de 93.271 tonnes de raffinés, les raffineries marseillaises exportaient vers nos colonies 80.539 tonnes. Leur clientèle était surtout marocaine (45.899 t.) et algérienne (21.283 t.). Les raffineurs français, belges et allemands s'efforçaient d'ailleurs de les concurrencer au Maroc; ils y étaient aidés par les compagnies de navigation allemandes ou belges, dont les frets sur Casablanca étaient inférieurs de 6 francs aux frets marseillais (1913). Les raffineurs du Nord de la France avaient réussi à leur enlever une certaine part de la clientèle marocaine, les raffineurs allemands et belges avaient échoué. ,

En résumé, le trafic colonial des sucres à Marseille était très prospère en 1913: le bas prix du sucre de

(1) *Rapport sur les détaxes de distance*, présenté le 14 mai 1907 à la Chambre de Commerce par son Président, M. Paul Desbief.

canne colonial, l'activité et surtout la puissance économique de deux raffineries expliquaient cette situation.

*
**

Ce trafic n'a fait que progresser depuis la guerre. Les raffineurs marseillais ont fait venir en 1926 221.000 tonnes de sucres bruts. Les vieilles colonies leur fournissent toujours une part importante de matières premières (60.987 tonnes), les pays étrangers le surplus. Les agriculteurs français dont les exploitations ont été complètement détruites durant la guerre, ne leur fournissent plus que des quantités insignifiantes (13.000 tonnes).

Les raffineurs marseillais commandent en 1926 aux planteurs coloniaux des quantités de sucres supérieures à celles de 1913. Mais c'est aux planteurs de la Réunion plus qu'aux planteurs martiniquais et guadeloupéens qu'ils s'adressent. Les planteurs coloniaux ont, d'une façon générale, une clientèle plus étendue qu'avant la guerre: ils sont donc en 1913 plus qu'en 1926 maîtres de la vente de leurs produits. En 1913, le raffineur achetait aux planteurs coloniaux 76 % des quantités qu'ils exportaient, 51 % de leur production. En 1926, tout en leur achetant des quantités supérieures à celles de 1913, ils ne leur achètent plus que 64 % des quantités exportées, 43 % de leur production.

Néanmoins, l'offre du sucre brut colonial continue comme par le passé à jouer un rôle considérable dans la fixation du prix du sucre brut à Marseille. Mais ce n'est plus en concurrence avec la valeur d'échange à Marseille du sucre brut métropolitain que la valeur d'échange à Marseille du sucre brut colonial détermine le prix du sucre brut : c'est maintenant en concurrence avec la valeur d'échange du sucre étranger.

Le rôle régulateur du sucre brut colonial a la même cause qu'avant guerre. Le sucre brut colonial à Marseille est moins cher que le sucre brut étranger. Le régime d'entrée en franchise, l'application aux sucres étrangers de droits de douane le favorisent toujours. Il est malheureux d'ailleurs de constater que cette faveur n'est pas due à l'amélioration des méthodes de culture coloniale ; le sélectionnement des cannes, l'emploi des engrais, la constitution d'outillages mécaniques laissent toujours beaucoup à désirer. C'est donc surtout au régime douanier que les sucres coloniaux français doivent après la guerre d'être utilisés par les raffineries marseillaises.

Les raffineurs marseillais exportent à destination des colonies des quantités plus considérables de sucres raffinés, de sucres en poudre et de vergeoises (143.024 tonnes en 1926 contre 80.539 en 1913). Les exportations de sucre raffiné montent à elles seules à 129.992 tonnes et représentent 69 % de la production totale des raffineries au lieu de 55 % en 1913.

Au premier abord de tels chiffres peuvent surprendre. Les besoins français en sucres ont augmenté durant l'après-guerre ; les raffineries de Paris et du Nord de la France, obligées, par suite de la destruction des exploitations françaises, d'importer des sucres bruts étrangers ne se trouvent pas en France dans une situation très privilégiée vis-à-vis des raffineries marseillaises. On peut donc s'étonner que les exportations à destinations coloniales des raffineurs marseillais aient augmenté de préférence à leurs expéditions en France.

Elles ont augmenté pour une raison identique à celle qui les avait fait se développer avant la guerre. Le sucre marseillais supporte mal les frais de transport ferroviaire : il est donc plus facile aux raffineurs d'exporter

que de vendre à l'intérieur. Les demandes coloniales ont d'ailleurs augmenté dans des proportions aussi considérables que les demandes françaises. Les raffineurs étrangers, belges ou allemands ne les satisfont plus: ils exportent beaucoup moins; ils bénéficient beaucoup moins du coût des frets. L'uniformité relative des frets d'Anvers-Hambourg sur les ports coloniaux et de Marseille sur les mêmes ports a disparu.

En 1913, le fret d'une tonne de sucre transportée d'Anvers à Casablanca était inférieur de 6 francs au fret d'une tonne transportée de Marseille; le fret d'une tonne de sucre de Hambourg sur Oran était égal au fret de Marseille sur Oran; le fret d'une tonne de sucre de Hambourg sur Beyrouth était inférieur de 10 francs au fret d'une tonne transportée de Marseille. En 1926 il n'en est plus rien.

Pourtant l'augmentation des importations est loin d'être uniforme. Les raffineurs ont même perdu certains clients. L'Indochine qui leur achetait 4.696 tonnes en 1913, ne leur en achète plus que 779 en 1926; elle a commencé à raffiner son sucre de canne. Madagascar, pour le même motif, achète aux raffineurs marseillais, des quantités de sucre inférieures à celles qu'elle leur achetait en 1913.

Mais dans son ensemble, notre domaine colonial demande aux raffineurs marseillais des quantités plus importantes. Du Maroc, d'Afrique occidentale française viennent des commandes plus nombreuses. En 1913, les importateurs marocains commandaient aux raffineurs marseillais 46.948 tonnes de raffiné; en 1926, ils leur en commandent 92.174. Marseille a donc enlevé aux ports du Nord de la France ce trafic. Il en est de même en Afrique Occidentale Française. Les importateurs de cette colonie commandent à Marseille 12.865 tonnes de raffi-

né, dix fois plus qu'en 1913 (1.290 tonnes). La raffinerie marseillaise a réussi à enlever ce marché à la raffinerie américaine: en 1926, celle-ci ne fournit plus à l'A. O. F. que 600 tonnes.

CHAPITRE III

Chargements et déchargements dont bénéficient à Marseille seulement un transitaire et un négociant.

Nous avons vu au chapitre précédent que du trafic colonial des céréales bénéficie à Marseille parfois seulement un négociant local. Du trafic des boissons, des animaux vivants, du caoutchouc et des bois bénéficie toujours seulement un négociant local.

§ I. LES BOISSONS

Le trafic des vins déjà avant la guerre se restreignait au trafic nécessaire aux consommations locale et coloniale. A l'importation, le trafic était de provenance uniquement coloniale; à l'exportation le trafic à destination étrangère était en pleine décadence. Depuis 1913, on note une légère reprise malheureusement due à l'augmentation des importations de provenance coloniale. Marseille n'a pas pu profiter des circonstances favorables de l'après-guerre. Il en sera ainsi tant que le Parlement n'autorisera pas — mesure combien tardive! — la créa-

tion des zones franches qui seule rendrait possible la fabrication des vins destinés à l'étranger, et par la même l'utilisation plus importante des vins coloniaux.

En 1913, le trafic général des vins montait à 124.060 tonnes, 91.195 aux importations, 32.865 aux exportations. Le trafic colonial des vins atteignait 101.944 tonnes : 71.771 aux importations, 30.673 aux exportations. En 1926, le port de Marseille avait un trafic général de 182.556 tonnes de vins : 122.407 tonnes d'importations, 60.149 d'exportations. Le trafic colonial se montait à 159.955 tonnes : 100.675 d'importations, 59.280 d'exportations.

Les commerçants qui faisaient à Marseille ce trafic étaient les commissionnaires en vins, au nombre de 408 en 1913 (1). Leur travail consistait à placer un vin qui devait satisfaire les besoins et les goûts de leur clientèle.

Les besoins en vins étaient très divers. Le Français utilise tous les jours un vin de consommation et parfois un vin de dégustation, vin de cru en général. L'étranger n'utilise guère le vin de consommation ; il utilise par contre des vins de dégustation. Peu lui importe que ces vins soient natifs ou fabriqués, s'ils satisfont son goût. Les goûts étrangers sont bien entendu très divers.

Pour satisfaire les commandes qui leur étaient passées, les commissionnaires marseillais ne pouvaient utiliser un vin étranger : la loi protectionniste de 1892 les en empêchait. Ils utilisaient donc des vins français ou des vins coloniaux. Le vin français était le vin de consommation journalière du Midi. Il ne pouvait donc être placé qu'à une clientèle française. Mais comme certaines années il était trop faible en alcool et pas assez sucré,

(1) Statistiques de l'octroi. Vins sortis de leurs chais 1.156.000 hos.

il devait être coupé avec un vin plus fort en alcool et plus sucré.

Le vin colonial qui arrivait à Marseille était le vin de l'Afrique du Nord, plus fort en alcool, plus sucré aussi. Mais il n'était pas assez fin pour servir de vin de dégustation. Il servait donc, ou bien comme vin de consommation journalière dans les années où la production vinicole était déficitaire ou plus usuellement à couper les vins méridionaux de consommation. Riche en degré et en couleur, il était enfin très recherché des fabricants de liqueur, apéritifs et amers (1).

En 1913, les commissionnaires marseillais recevaient des consommateurs locaux et de colons des commandes se montant respectivement à 1.330.000 hectos (2) et à 72.446. Ils les satisfaisaient en plaçant des vins du Midi coupés de vins nord-africains. En outre, les quatre distilleries locales et les fabricants de vins de liqueur, vermouths et amers, leur commandaient environ 160.000 **hectos pour produire les premiers 10.000 hectos d'alcool**; les seconds 127.000 hectos. Ces distillateurs et ces fabricants travaillaient pour une faible part pour la consommation locale. Ils recevaient surtout des commandes de l'étranger.

Les commissionnaires recevaient enfin des consommateurs étrangers des commandes surtout de vins de consommation (110.000 hectos). Elles étaient peu importantes. Le commerce des vins en 1913 avait cessé d'être ce qu'il était en 1895: un commerce d'exportation. Les consommateurs étrangers demandaient sur-

(1) Exposé des motifs de la proposition de résolution déposée le 5-7-23, par M. Barthe, en vue d'améliorer les transports franco-algériens.

(2) Pour Marseille et les Bouches-du-Rhône. *Compte rendu de la situation commerciale et industrielle du port de Marseille* (1913).

tout des vins de dégustation à leur goût. Or, pour les fabriquer, les commissionnaires marseillais ne pouvaient se procurer dans la région vinicole voisine de leur port les vins riches en sucre et en alcool qu'ils auraient pu couper de vins moins riches, coloniaux ou locaux. Les vins nord-africains étaient trop frustes pour leur servir de vin à couper. Les vins espagnols et italiens auraient pu entrer pour être coupés en entrepôt : mais la loi protectionniste de 1892 et l'article 2 de la loi du 1^{er} février 1899 interdisaient le coupage.

Ces commandes expliquent aisément en 1913 le trafic de boissons en provenance ou à destination des colonies françaises.

Ayant besoin de vins étrangers pour couper les vins de consommation journalière qui leur étaient demandés et pour satisfaire les commandes des industriels, leurs clients, les commissionnaires marseillais faisaient venir d'outre-mer 767.635 hectolitres. Ils adressaient à des négociants algériens 71 % de leurs commandes (544.764 hectos) ; à des négociants tunisiens 7 % (59.213 hectos).

Il n'y avait là rien d'étonnant. De tous les vins étrangers, ceux de l'Afrique du Nord supportaient les droits les plus restreints à leur entrée dans la métropole. Des vins africains, les vins algériens entraient seuls en franchise. Les vins tunisiens étaient soumis, certains à un droit d'entrée de 0,60 par hecto, les autres aux droits les plus favorables perçus sur des produits similaires étrangers (art. 2 et 3 de la loi du 19 juillet 1890).

Les commandes que recevaient de Marseille les négociants algériens et tunisiens ne représentaient qu'une faible part de celles qu'ils recevaient, 12 % à peine. De France même, ces négociants recevaient des ordres beaucoup plus importants que ceux qui leur étaient adressés

par les commissionnaires marseillais : (4.781.495 hectos en 1913).

Les commissionnaires nord-africains n'utilisaient en effet le port que pour exécuter les ordres des commissionnaires marseillais. La cherté des transports ferroviaires, l'insuffisance des terrains susceptibles de former en arrière des quais des entrepôts privés, l'uniformité des frets des vins d'Alger sur Marseille (12 fr. la tonne) et d'Alger sur Rouen (15 fr.) les empêchaient de faire passer par Marseille des vins nord-africains destinés à des consommateurs français plus éloignés. C'était sur les quais de Sète ou de Rouen que débarquaient les vins algériens que les commissionnaires français commandaient pour la consommation française.

Les commandes que les commissionnaires algériens et tunisiens recevaient de Marseille depuis une quinzaine d'années étaient de moins en moins importantes : 851.000 tonnes en 1900, 603.977 en 1913. C'est que Marseille ne pouvait plus fabriquer le vin d'exportation. L'impossibilité d'importer les vins espagnols et italiens à couper était la raison principale de la diminution de l'importation des vins de coupage.

Hambourg avait pris la place laissée libre par Marseille dans le commerce d'exportation des vins fabriqués. En 1900 l'Algérie lui envoyait 2.500 hectos, en 1913, 48.639.

Déjà avant la guerre, les commissionnaires marseillais s'étaient efforcés d'obtenir du Parlement la mesure qui leur aurait permis de reprendre leur commerce d'exportation ⁽¹⁾ : la création dans les ports de zones franches où ils auraient pu couper les vins étrangers. L'adop-

(1) A. Artaud. *Extension du régime de l'entrepôt et de l'admission temporaire* (1911).

Projet de loi relatif à la réforme des Entrepôts.

tion de la zone franche devait permettre incidemment au trafic à Marseille des vins en provenance des colonies françaises de se développer. Les propositions de lois des Parlementaires marseillais avaient été repoussées.

Le trafic à Marseille des vins à destination des colonies françaises constituait, en 1913, la part la plus importante du trafic d'exportation des boissons (72.446 hectos sur 161.797). L'Indochine, Madagascar et le Sénégal étaient les plus gros clients des commissionnaires marseillais. L'Algérie et la Tunisie, par contre, avaient cessé, peu à peu, d'importer. En 1880, l'Algérie faisait venir de Marseille 234.300 hectos, en 1913, 1.317.

Il n'y avait rien d'étonnant à ce que le trafic d'exportation le plus important fût à destination des colonies françaises. Les vins exportés de Marseille à destination de nos colonies étaient des vins de consommation identiques à ceux que les commissionnaires marseillais livraient aux consommateurs locaux. La clientèle coloniale était presque la seule clientèle étrangère des commissionnaires marseillais parce qu'elle était française et parce que, comme la clientèle française, elle avait besoin de vins de consommation journalière.

Les distillateurs, les fabricants de vins de liqueur, vermouths et amers, envoyaient aux colonies une part moins importante de leurs exportations, 8.500 hectos sur 85.313. Vendeurs d'un produit fabriqué, ils avaient une clientèle nécessairement plus variée que les commissionnaires en vins.

*
**

En 1926 le trafic colonial des boissons a, par rapport à 1913, augmenté de 58.011 tonnes. C'est à son augmen-

tation qu'est due l'augmentation correspondante du trafic général (58.500 tonnes). La situation ne s'est donc pas modifiée dans son ensemble. Le trafic des vins du port de Marseille reste un trafic colonial pour les mêmes raisons qu'avant guerre. Pourtant il importe de signaler quelques modifications de détail.

La clientèle locale des commissionnaires marseillais semble s'être un peu augmentée. L'importation des vins en provenance de l'Afrique du Nord passe en effet de 603.977 hectos en 1913 à 823.724 en 1926. Or, comme les besoins des distilleries et des fabriques de vins de liqueur sont les mêmes en 1926 et en 1913, comme le montant des expéditions en France par cabotage et par chemin de fer et celui des exportations ont diminué, on est bien forcé de conclure que la clientèle locale des commissionnaires marseillais a augmenté.

Cette clientèle se satisfait de vins de consommation coupés plus franchement avec les vins de l'Afrique du Nord. En 1913, le montant des importations de vins nord-africains atteignait 67 % du montant des arrivages de vins français (603.977 hectos sur 878.412) ; en 1926 il en atteint 83 % (823.724 hectos sur 979.386 hectos).

Les commissionnaires marseillais ont toujours une clientèle coloniale pour les vins de consommation; elle leur a commandé en 1926 156.116 hectos contre 72.416 en 1913 (1).

Les commissionnaires marseillais travaillent par contre de moins en moins pour l'exportation. En 1913 ils envoyaient encore à l'étranger des vins de Bordeaux en bouteille et des vins de consommation journalière (114.700 hectos); en 1926, ils n'envoient plus de vins de

(1) Il est vrai qu'en 1927 les commissionnaires marseillais n'ont envoyé aux colonies que 73.400 hectos de vin.

Bordeaux; ils envoient encore 75.000 hectos de vins ordinaires. En 1927 ils n'en enverront plus que 8.000. Les efforts que leurs représentants ont faits au Parlement durant et après la guerre n'ont pas été couronnés de succès. Le projet de création de zones franches, déposé par M. Chaumet en mars 1917, a été repoussé. Toutes les tentatives faites depuis ont eu le même sort (1).

Pour remplir leurs chais, les commissionnaires marseillais s'adressent toujours aux commissionnaires de l'Afrique du Nord. Ils leur commandent en 1926 des quantités supérieures à celles qu'ils leur commandaient en 1913: 823.724 hectos au lieu de 603.977. Le vin algérien est toujours le principal vin colonial qui arrive à Marseille (615.784 hectos en 1926); mais depuis qu'une loi de 1922 a admis au bénéfice de l'entrée en franchise un contingent annuel de vins tunisiens, les importations en provenance de la Tunisie ont augmenté. Elles ont passé de 59.213 tonnes en 1913 à 207.940 en 1926. La réforme du régime douanier des vins tunisiens est à l'heure actuelle à l'étude. La Chambre des Députés a voté le 13 juillet 1928 une loi qui fixe de façon définitive le contingent annuel des vins tunisiens admis en franchise à 550.000 hectos. Ce projet est pendant devant le Sénat. Il est possible que la modification du régime douanier des vins tunisiens change dans un avenir rapproché le trafic des vins nord-africains à Marseille.

Malgré l'augmentation des arrivages à Marseille de vins nord-africains, malgré l'augmentation de la production régionale, les commissionnaires marseillais n'ont guère su développer aux colonies leurs exportations de vins de consommation. Ils ont bien, en 1926, exporté à

(2) *Les zones franches et l'exportation française*. Paris, Alcan, 1916 (Documents réunis par la Chambre de Commerce de Marseille).

destination des colonies françaises deux fois plus de vins qu'en 1913, mais les résultats de l'année sont exceptionnels (156.116 hectos au lieu de 72.446). De 1922 à 1927, la moyenne annuelle des exportations à destination des colonies est de 96.000 tonnes. Cette moyenne est peu supérieure aux chiffres de 1913.

Les commissionnaires marseillais ont d'ailleurs rencontré dans certaines colonies des mécomptes. Ils ont conservé et développé la clientèle qu'ils avaient en 1913 à Madagascar, en Indochine et au Sénégal. Ces trois colonies leur achètent en 1926 110.322 hectos contre 32.017 en 1913. Elles ne reçoivent d'ailleurs pas que de Marseille les vins de consommation dont elles ont besoin.

Ailleurs, la situation des commissionnaires marseillais est moins florissante. Durant la guerre, l'Algérie et la Tunisie ont définitivement cessé d'importer du vin coupé à Marseille. Et, comme leur production permet à leurs exportateurs de disposer chaque année d'environ 7.000.000 d'hectos, ceux-ci ont pu concurrencer les commissionnaires marseillais sur les marchés coloniaux où ils ne s'étaient pas introduits avant guerre. C'est ainsi qu'en 1926 ils envoient au Maroc 45.230 hectos alors que les commissionnaires marseillais arrivent péniblement à y introduire 1.091 hectos, qu'ils expédient en Syrie 36.629 hectos alors que les expéditions marseillaises y sont insignifiantes. Ils envoient du vin nord-africain jusqu'en Indochine (1.792 hectos) et jusqu'en Nouvelle-Calédonie (4.423 hectos). Il est vraisemblable que s'il se trouvait dans les ports algériens ou tunisiens du fret plus nombreux pour les colonies françaises, les commissionnaires en vins nord-africains réussiraient à concurrencer sérieusement sur les marchés coloniaux les commissionnaires marseillais.

Marseille doit à l'existence de ses lignes coloniales de

navigation, le maintien du trafic des vins à destination des colonies françaises.

Elle le doit aussi aux initiatives récentes de ses négociants. Alors que les ports de l'Afrique du Nord ne disposent d'aucune installation pour manipuler les vins débarqués, Marseille possède depuis 1926 des cuves publiques en ciment armé. Il existait auparavant des cuves dans les entrepôts privés, mais pas d'installation publique à quai. Dans les docks publics du Bassin d'Arenç, les vins importés à Marseille subissent commodément toutes les manipulations nécessaires pour la réexpédition : vidages si le vin a besoin d'être coupé ou filtré, pompages (1).

Nous en aurons fini avec le trafic colonial des boissons à Marseille en disant quelques mots du trafic des alcools et des vins de liqueur. Les quatre distilleries, les onze fabriques de vins de liqueur et de vermouth ne produisent pas en 1926 des quantités très supérieures à celles qu'elles produisaient avant guerre (138.000 hectos). Elles continuent toujours à travailler pour l'exportation. Comme leur activité est industrielle, leurs exportations ont évidemment un but très différent de celles des vins ordinaires.

Les colonies reçoivent de Marseille des quantités d'alcools, de vins de liqueurs, de vermouths et d'amers plus considérables en 1926 qu'en 1913: 14.500 hectos au lieu de 8.500. Les débouchés coloniaux sont toujours les mêmes. Ils sont toujours aussi importants.

L'Algérie seule importe des quantités d'alcools et de vins de liqueur en diminution. Elle s'est mise en effet, à fabriquer durant la guerre, incitée qu'elle y était par

(1) Louis Bergasse. *L'évolution du commerce extérieur des vins à Marseille*, 1928.

le renchérissement considérable des frets, et la diminution des services entre Marseille et ses ports: le développement de ses usines lui a permis même d'exporter. Le trafic marseillais a subi le contre-coup de cette transformation. Il a baissé de 4.700 hectos en 1913 à 2.600 en 1926.

§ II. LES ANIMAUX VIVANTS

Le trafic des animaux vivants est un trafic d'importation de provenance uniquement coloniale; il a pour but une revente immédiate. Le bétail, à son arrivée, appartient encore — en général — à l'exportateur colonial. Un commissionnaire marseillais, dit boucher magasinier, le vend sous sa responsabilité, soit à un boucher local, soit plus souvent aux bouchers des grands centres consommateurs: Paris, Lyon, Bordeaux, Nice. Le caractère commercial de ce trafic ne doit d'ailleurs pas faire oublier son caractère de trafic en passage. Le bétail supporte mal la mer; il est difficile de le nourrir durant la traversée. Il faut donc nécessairement que la traversée soit la plus courte possible. Le trafic à Marseille du bétail nord-africain est un des rares trafics que sa situation géographique vaut au port.

En 1913 Marseille recevait 52.672 tonnes de bétail dont 51.854 en provenance de nos colonies. L'Algérie et la Tunisie à elles seules lui en envoyaient 51.809. Marseille exportait très peu de bétail: 1.788 tonnes à destination de l'Algérie. En 1926, Marseille reçoit 55.000 tonnes de bétail dont 54.779 en provenance de nos colonies. Les exportateurs algériens envoient aux bouchers magasiniers marseillais 51.329 tonnes; les tunisiens 2.427 tonnes; les marocains 1.011. Marseille n'envoie de bétail qu'à nos colonies: 1.000 tonnes en tout.

Le troupeau colonial qui arrive à Marseille, est com-

posé de moutons: il arrive en outre quelques bœufs et des porcs. En 1926, Marseille a reçu 2.381 bœufs; un million 798.778 moutons; 35.494 porcs.

Le trafic des moutons nord-africains a été longtemps archaïque. Les moutons étaient assez mal soignés durant la traversée, le transport mal conditionné; la vente très « couleur locale ». Les modes d'élevage, de transport et de vente du bétail nord-africain ont été récemment quelque peu améliorés.

Le trafic à Marseille du bétail colonial est évidemment déterminé par la demande de bétail qui s'y exprime et par l'offre qui s'y fait. Ces demandes sont d'abord celles de bouchers locaux. En 1913, Marseille consommait 20.121 tonnes de bétail dont 3.763 tonnes de moutons et 3.588 de porcs; en 1926, Marseille consomme 25.913 tonnes de bétail dont 4.630 de moutons et 5.158 de porcs. Ce sont ensuite des demandes de bouchers régionaux, de bouchers provençaux notamment, de bouchers de l'intérieur et enfin, avant la guerre, de bouchers étrangers, suisses et allemands en particulier.

Les offres de bétail colonial sont celles que les commissionnaires exportateurs algériens chargent, au printemps surtout, les bouchers magasiniers marseillais de faire en leur nom. Elles sont déterminées par les disponibilités en bétail. Avant la guerre, l'exportateur algérien envoyait en France surtout du bétail indigène. A la fin de l'hiver, au mois d'avril en général, les éleveurs kabyles lui amenaient le troupeau qu'ils désiraient vendre. Ce troupeau était plus ou moins considérable, selon la rigueur plus ou moins grande de l'hiver. L'indigène laissait ses bêtes s'élever elles-mêmes; il n'avait pas d'étables, pas de réserves fourragères. Si l'hiver avait été rude, si la quantité d'eau tombée avait été au-des-

sous de la moyenne, il ne pouvait livrer que de petits troupeaux.

Les exportateurs algériens réunissaient au port d'embarquement les bêtes qu'ils voulaient vendre; en général elles lui étaient amenées par le kabyle qui profitait de la transhumance pour terminer l'engraissement. Ce mode de transport expliquait pourquoi l'importation à Marseille avait lieu d'avril à juillet : c'étaient les mois commodes de transhumance en Afrique du Nord. Les exportateurs envoyaient les bêtes quand ils escomptaient un marché favorable. Ils ne coordonnaient pas leurs efforts pour régulariser leurs offres. Le bétail était embarqué de façon à arriver à Marseille le mardi, jour du marché aux bestiaux.

Les bateaux qui transportaient les moutons étaient aménagés d'une façon rudimentaire: la ventilation était mal faite; les urines mal évacuées dégageaient des vapeurs d'ammoniaque qui rendaient l'atmosphère irrespirable.

Le bétail débarqué était livré au boucher-magasinier marseillais qui représentait l'exportateur nord-africain (1). La vente se faisait dans les marchés-entrepôts aménagés à cet effet. Elle était conclue par le patcho : les deux contractants se tapaient la main. Le patcho conclu, le vendeur ramassait une pierre et, le dos tourné au troupeau, la lançait en arrière. Le mouton touché servait à établir la moyenne du poids mort.

Les bêtes étaient ou bien abattues immédiatement ou bien engraisées pour être vendues durant l'hiver dans les grands centres consommateurs sous le nom « d'africains de réserve ». Cette pratique s'est continuée.

(1) Pour les détails, voir Giraud et Manaire. *Le marché général aux bestiaux de la ville de Marseille*. 1913.

Gouvernement général de l'Algérie. *Le cheptel algérien* 1922.

Aujourd'hui, l'élevage s'est modifié: des éleveurs européens se sont peu à peu substitués aux éleveurs indigènes. En 1926, l'Algérie possédait un cheptel de 15 millions de bêtes ; les indigènes possédaient 13.724.000 bêtes, les Européens 1.276.000. Il y a là une modification très importante: l'éleveur européen, plus prévoyant que l'indigène sait mieux faire supporter l'hiver à ses bêtes: durant celui de 1926-1927 la mortalité du bétail européen a oscillé autour de 10 %, celle du bétail indigène autour de 28 %. L'augmentation croissante du bétail élevé par les Européens ne peut donc être qu'un élément régulateur du trafic des bestiaux à Marseille.

Le Gouvernement général de l'Algérie s'est en outre préoccupé sans grand succès, semble-t-il, d'éduquer l'éleveur indigène en constituant à cet effet, en 1921, une commission de l'élevage.

Les exportateurs algériens et tunisiens ont, de même, récemment modifié leurs pratiques. Ils ont formé, en 1926, une fédération et des syndicats groupant éleveurs et exportateurs. Il est vraisemblable que cette organisation naissante permettra aux éleveurs et aux commerçants de l'Afrique du Nord de se concerter en vue de la vente à Marseille. Il est possible que par répercussion le trafic du bétail nord-algérien à Marseille perde — en partie tout au moins, — le caractère saisonnier qu'il avait eu jusqu'ici.

Les compagnies de navigation ont, elles aussi, fait un effort et offrent des conditions de transport meilleures. Des conférences tenues à Marseille, notamment le 29 novembre 1926 (1), ont permis aux exportateurs nord-africains d'exposer leurs dernières revendications qui ne

(1) Cf. *Importation et vente du bétail algérien à Marseille. Marseille 1927.*

semblent pas toujours bien fondées. La façon dont est organisé actuellement le transport maritime paraît favorable au développement du trafic.

Les bateaux qui transportent à Marseille les moutons nord-africains sont conditionnés pour recevoir 8.000 moutons. La ventilation des cales, l'évacuation des urines y ont été aménagées. Au cours de la traversée, des soins sont donnés aux moutons par les hommes d'équipage disponibles; ils sont intéressés à ce travail par l'allocation de primes d'arrivée à bon port. Enfin, les variations des frets durant la campagne ont été limitées à celles qu'entraînent les variations des prix du charbon.

L'administration du port de Marseille elle aussi a eu souci d'améliorer le trafic du bétail colonial: à cet effet, elle a récemment affecté au débarquement des moutons un môle spécial: ce qui permet de décharger les bateaux moutonniers, arrivés à Marseille la veille du marché aux bestiaux, à temps pour que le bétail puisse être vendu. De cette façon, l'exportateur colonial peut être sûr que l'offre qu'il a jugée utile de faire à un marché donné y sera faite effectivement.

Aucune modification n'a été apportée à la façon dont se fait à Marseille la vente des bestiaux: pourtant lors de la conférence du 29 novembre 1926, les exportateurs algériens ont demandé, sans succès, que soit abandonnée la vieille pratique de la fixation du poids du troupeau d'après le poids mort du mouton touché par la pierre.

Dans son ensemble, le trafic des bestiaux à Marseille s'est donc modernisé. Il n'y a là rien que de très compréhensible. Ce trafic a en effet pour objet le transport d'animaux vivants qui ne peuvent guère passer d'Afrique du Nord en Europe que par Marseille.

Le trafic des bestiaux coloniaux apparaît donc comme un trafic d'avenir du port de Marseille: aussi à différen-

tes reprises les commissionnaires marseillais se sont efforcés de l'étendre en faisant venir de nos colonies plus lointaines du bétail sur pied.

Déjà avant la guerre, les commisssionnaires marseillais avaient essayé d'introduire à Marseille des bœufs de Madagascar, des bœufs et des moutons venant du Sénégal. Le haut coût des frets avait rendu vaines ces tentatives. Le montant des importations des bœufs du Soudan ne dépassait pas 600 têtes. Il était très inférieur au montant du contingent qui pouvait entrer en franchise en France (1). De nouvelles tentatives furent faites durant et après la guerre. Elles ne donnèrent aucun résultat.

Le trafic à Marseille du bétail colonial n'a pas été atteint par l'apparition des viandes congelées sur les marchés européens. En 1912, il arrivait à Marseille des quantités insignifiantes de viandes congelées (481 tonnes), destinées surtout à la Suisse et à l'approvisionnement des navires. Elles venaient des colonies françaises. Les grands pays exportateurs ne pouvaient que difficilement en introduire à cause de réglementations douanières très strictes d'ordre sanitaire. Les viandes congelées des colonies françaises ,par contre, n'y étaient pas soumises; de plus, elles entraient en franchise. Mais, comme aucune compagnie de navigation marseillaise ne possédait en 1913 de vapeurs frigorifiques (2), comme les entrepôts frigorifiques marseillais étaient peu importants, le trafic se réduisait à peu de chose.

La guerre modifia cette situation. L'élévation des frets, les difficultés des transports poussèrent les exporta-

(1) Le contingent fixé le 31-10-12 était de 10.000 têtes.

(2) *Revue annuelle du Commerce de la viande congelée*. W. Weddel et Cie. Londres 1913.

teurs à abattre le bétail exportable et à le frigorifier. La construction rapide à Marseille d'entrepôts frigorifiques d'une capacité de logement de 4.000 tonnes, la construction d'une flotte frigorifique française ayant son port d'attache à Marseille firent de ce port le point d'aboutissement français du trafic des viandes frigorifiées en provenance de nos colonies.

L'Algérie possédait deux usines frigorifiques dont l'une, celle de Maison-Carrée, pouvait abattre et congeler 32.000 moutons par an. Cette usine avait été montée et outillée par la société qui possédait à Marseille les docks de Marignane. La campagne qu'entreprirent contre elle les exportateurs algériens de moutons l'obligea à fermer ses portes en 1921. Comme elle travaillait surtout pour exporter à Marseille, sa fermeture détermina la disparition presque complète du trafic des viandes congelées d'origine coloniale.

§ III. — PRODUITS ET DÉPOUILLES D'ANIMAUX

Marseille est l'un des ports français qui importent de nos colonies des produits et dépouilles d'animaux. Il n'est pas le seul: l'urgence et la brièveté du transport de ces marchandises n'importe plus, comme dans le cas précédent: elles peuvent aller plus loin que Marseille.

Les produits et dépouilles d'animaux sont surtout des laines et des peaux importées par des négociants vendant en marché ou par des industriels vendant en usine. En 1926, ils importent 12.980 tonnes de laines. Il est débarqué en outre, à Marseille, 2.750 tonnes de laines en transit. Sur ces 15.730 tonnes de laine, 9.640 arrivent de l'Afrique du Nord et de la Syrie.

Le trafic des laines à Marseille témoigne d'une certaine décadence. En 1913, il arrivait à Marseille 31.360 tonnes, 15.700 de plus qu'en 1926. Mais si les importations de laines étrangères ont diminué, les importations de laines coloniales sont sensiblement les mêmes : 9.900 en 1913, 9.460 en 1926. Si peu important que soit ce trafic, il ne saurait néanmoins manquer de nous intéresser. C'est un des trafics coloniaux d'avenir du port de Marseille.

Les négociants marseillais reçoivent de France des demandes de laines très diverses. Les matelassiers, les tapissiers, les bonnetiers, les drapiers français utilisent des toisons, des laines grossières, des laines plus ou moins fines, plus ou moins blanches qu'ils sont obligés de faire venir de l'étranger. Pour satisfaire les commandes qu'ils reçoivent, les commissionnaires marseillais offrent les laines qui leur ont été expédiées, notamment les laines coloniales. Certes, il faudrait se garder de croire que toutes les laines coloniales qui entrent en France y entrent par Marseille; mais toutes celles qui n'ont pas été achetées directement dans la colonie française par l'industriel français sont proposées à Marseille à la consommation française. Marseille joue donc le rôle d'entrepôt et de marché des laines coloniales en France.

Les laines coloniales qui arrivent à Marseille sont de provenances diverses. Ce sont principalement des laines nord-africaines (7.600 tonnes en 1926), laines algériennes (5.170 tonnes) (1) et marocaines (2.000 tonnes) (2), puis des laines syriennes et soudanaises. La Syrie envoie à

(1) 50 % de l'exportation algérienne de laines.

(2) 28 % de l'exportation marocaine de laines.

Marseille toutes les laines qu'elle expédie : 1.800 tonnes en 1926. L'Afrique occidentale a réussi depuis 1925 à placer à Marseille de petits tonnages: 1.500 tonnes en 1925, 646 en 1926.

Les laines coloniales sont de qualités très diverses. Les laines nord-africaines sont les unes grossières, les autres fines, blanches et plus bouffantes que les laines utilisées actuellement par les bonnetiers français. Malheureusement elles ne sont pas toujours de nature homogène; de plus, elles sont sales.

On rencontre ici des problèmes identiques à ceux que pose actuellement l'importation des blés algériens. Ils sont plus graves parce que le troupeau indigène est dans l'ensemble du troupeau nord-africain plus important que n'est l'emblavure indigène dans l'ensemble des emblavures nord-africaines.

Les laines, coupées sans propreté et mal lavées, sont achetées dans les tribus nomades par poignées de 300 à 500 grammes par des colporteurs kabyles. Ceux-ci arrivent à faire au bout d'une tournée d'une dizaine de jours 50 à 80 kilos chacun (1). On évalue à 30.000 tonnes les quantités ramassées de cette façon en Algérie. On comprend combien de semblables usages commerciaux peuvent nuire à l'homogénéité des produits et par suite au développement du trafic des laines nord-africaines à Marseille.

Le jour où ils prendront fin, il n'y a aucune raison pour que le trafic des laines coloniales ne se développe pas à Marseille. La laine supportant bien les frais de transport ferroviaire, il serait possible de débarquer à

(1) *Le Commerce et la Production des colonies françaises*. Edition 1928, p. 33.

Marseille les laines coloniales nécessaires à la satisfaction des besoins français. Malheureusement le commerce des laines à Marseille est trop peu important pour que les commerçants marseillais essayent de réformer en Afrique du Nord la façon dont se font les récoltes de laines.

Le trafic des peaux n'a pas, comme le précédent, un but uniquement commercial. Des industriels locaux utilisent une partie des peaux importées, mais bien que l'industrie de la peausserie soit en reprise, le nombre de peaux vendues par les négociants marseillais à des industriels de l'intérieur est beaucoup plus important que celui des peaux qu'ils vendent à des industriels marseillais.

Le trafic des peaux à Marseille est presque uniquement un trafic d'importations. Le trafic général est en décadence; le trafic colonial en augmentation. En 1913, les négociants marseillais importaient 24.126 tonnes de peaux: ils n'en importent plus que 19.415 en 1926; mais alors qu'en 1913 ils ne recevaient des colonies que 6.914 tonnes de peaux, en 1926 ils en reçoivent 11.950.

Ils importent de grandes et de petites peaux. Les petites peaux sont des peaux de chèvres et de moutons; les grandes des peaux de bœufs ou de vaches. En 1926, les premières proviennent en totalité (3.850 tonnes) de l'Afrique du Nord qui expédie à Marseille 1.600 tonnes de grandes peaux, 81 % de son exportation. Les secondes viennent de Madagascar (2.961 tonnes), des Somalis, débouché maritime de l'Abyssinie (1.062), du Sénégal (1.922).

Le commerce des peaux coloniales n'offre rien de particulier; il donne, comme celui de tous les produits indigènes, lieu à des mécomptes, par exemple en ce qui concerne le séchage.

§ IV. LES BOIS

Le trafic colonial des bois (45.503 tonnes en 1926), dépend des ordres d'exploitants forestiers des colonies qui envoient sur place des marchandises qu'ils comptent vendre à l'arrivée, surtout des ordres de commerçants locaux qui revendent en France, à l'étranger, aux colonies, les bois qu'ils ont fait venir: c'est donc un trafic à but commercial.

Il porte sur deux sortes de bois: les bois communs, qui sont des bois de construction ou d'usage vulgaire; les bois précieux qui sont utilisés dans les industries de luxe: meubles précieux, tabletterie, etc...

Le trafic colonial des bois tient dans le trafic général des bois du port de Marseille, une place importante. En 1913, le trafic général des bois atteignait 158.473 tonnes : les négociants marseillais importaient 99.774 tonnes de bois communs, 21.076 de bois précieux ; ils exportaient 39.623 tonnes de bois communs. Le trafic colonial (35.642 tonnes), représentait 33 % de ce trafic. Les négociants marseillais recevaient des colonies 4 % des bois communs qu'ils faisaient venir (4.728 tonnes) et 25 % de leurs importations de bois précieux (5.676 tonnes). Ils envoyaient aux colonies 58 % des exportations de bois communs qu'ils faisaient (21.280 tonnes).

En 1926, le trafic général des bois est tombé à 115.723 tonnes: les négociants marseillais importent 53.316 tonnes de bois communs et 21.815 de bois précieux. Ils exportent 35.757 tonnes de bois communs et 4.835 de bois précieux. Le trafic colonial a un peu augmenté (41.503 tonnes). Il représente maintenant 39 % du trafic général. Les négociants reçoivent des colonies 5 % des bois communs qu'ils font venir (2.800 tonnes); 66 % leurs

importations de bois précieux (14.083 tonnes). Ils leur envoient 23.679 tonnes de bois communs, 58 % de leurs exportations.

D'une façon générale, Marseille reçoit en 1926 un peu plus de bois coloniaux précieux, un peu moins de bois coloniaux communs. Elle fournit davantage les colonies en bois communs. Ces résultats sont lamentables. Le trafic des bois est, en effet, un des trafics les plus essentiels d'un port car il fournit des frets en lourd fort importants. Avant la guerre, les négociants allemands, aidés par les compagnies de navigation allemandes avaient réussi à organiser des marchés de nos bois coloniaux non seulement à Hambourg, mais dans divers ports et villes de l'Europe méridionale, notamment dans les ports italiens. La guerre a bouleversé leur commerce: on aurait pu espérer que Marseille aurait fait l'effort nécessaire pour se substituer à eux; il n'en a rien été.

*
**

Les négociants qui font venir à Marseille des bois coloniaux, les font venir pour exécuter des commandes qui leur ont déjà été passées et plutôt pour en solliciter de nouvelles. Le commerce des bois offre en effet une particularité: il a rarement pour objet un produit dont la provenance et la spécification peuvent déterminer d'avance l'emploi qu'on en peut faire. L'acheteur de bois ne commande guère sur prospectus et échantillon. Il commande au vu d'une marchandise entreposée. L'importation du bois dans un port et son entreposage sont moins les conséquences d'une convention déjà passée entre le négociant importateur et l'acheteur que les conditions de la conclusion de cette convention.

En 1913, les négociants marseillais avaient pour clients

des industriels locaux, des commerçants français, étrangers et coloniaux. Les industriels locaux leur achetaient environ 20.000 tonnes de bois communs et précieux. Des commerçants français achetaient 14.980 tonnes de bois communs et précieux (1). C'était évidemment peu au regard des besoins français: en 1913, la France a importé 1.849.800 tonnes de bois. Les commerçants étrangers, notamment les commerçants italiens et espagnols, qui pourtant avaient besoin de grosses quantités de bois — en 1913, l'Italie en importait 1.384.000 tonnes, l'Espagne 920.000 tonnes — n'achetaient aux négociants marseillais que 37.623 tonnes. Les commerçants coloniaux, enfin, adressaient aux négociants marseillais des commandes de bois de construction: 21.280 tonnes.

Les négociants marseillais avaient pour principaux fournisseurs des étrangers. Les colonies françaises ne leur expédiaient que des quantités insignifiantes de bois communs (4.728 tonnes) venant principalement d'Algérie et de Tunisie (4.596). L'A. E. F. qui pourtant en exportait déjà de grosses quantités, ne leur fournissait que 180 tonnes. Par contre, elles leur expédiaient des bois précieux: l'A. E. F. 4.410 tonnes, l'Algérie 3.598, l'A. O. F. 1.026, Madagascar 997.

La clientèle marseillaise des entreprises coloniales était insignifiante au regard de leur clientèle étrangère. En 1913, l'Algérie, l'A. O. F. et l'A. E. F. fournissaient aux importateurs étrangers: la première 40.000 tonnes de bois communs; la seconde 42.654 tonnes d'acajou et de bois précieux; la troisième 150.000 tonnes de bois

(1) Nous n'avons pu évaluer leurs demandes que d'une façon très approximative. Le commerce des bois à Marseille n'a pas malheureusement donné lieu à des études précises. On ne peut tirer de renseignements précis que des statistiques douanières et des statistiques du P. L. M.

divers. Les négociants de Hambourg en particulier leur achetaient 62.000 tonnes de bois précieux et 125.000 tonnes de bois communs. L'A. E. F. fournissait à elle seule aux Hambourgeois 117.000 tonnes de bois divers, aux importateurs allemands installés en Italie 10.000 tonnes de bois communs et précieux.

L'insignifiance du commerce des bois coloniaux avait des motifs très nets. Le principal c'était la difficulté pour les négociants marseillais de placer les bois coloniaux. Les ventes sur échantillons et sur prospectus étaient très rares parce que les consommateurs français, étrangers ou coloniaux connaissaient mal les espèces coloniales et savaient mal quel bois colonial pouvait satisfaire leurs besoins. L'absence de dénominations précises ou de corrélation entre les dénominations française et coloniale, le manque de collections d'échantillons les empêchaient de commander le bois colonial. D'ailleurs ils en soupçonnaient à peine l'existence. Ils croyaient que les bois coloniaux étaient des bois précieux, des bois des Iles (1). Ils ignoraient souvent l'existence des bois communs des colonies françaises.

Le second motif de l'insignifiance du trafic des bois coloniaux, c'était la difficulté pour le commerce des bois de créer des entrepôts. Les entreprises marseillaises n'avaient pas des capitaux suffisants pour faire face aux dépenses considérables qu'exigeait leur création. Celle-ci était pourtant indispensable. La commande étant en général passée au vu des bois, ceux-ci, pour être vendus, doivent être exposés dans des entrepôts situés près du port de débarquement ou dans les régions consommatrices.

(1) *Congrès des bois coloniaux. Congrès de la Production coloniale, Marseille (1922).*

A Marseille, il n'existait pas d'entrepôt public des bois et le règlement du port interdisait l'entreposage sur les quais. Les négociants ne pouvaient donc entreposer que dans des entrepôts privés d'une contenance forcément restreinte et situés nécessairement loin du port.

Les négociants marseillais ne possédaient pas davantage dans les ports étrangers des entrepôts de vente. Or, malheureusement pour eux, certains négociants étrangers, les italiens en particulier, avaient des habitudes commerciales différentes de celles que pouvaient satisfaire les pratiques marseillaises. Les Italiens achetaient sur place. Dans ce but, les grandes villes de la Péninsule possédaient des magasins généraux où, contre une faible rétribution, les marchandises entrant en Italie pouvaient être entreposées sans être dédouanées. Les Allemands s'étaient faits à ces habitudes commerciales. En 1913, ils avaient créé aux magasins généraux de Gênes un dépôt de bois coloniaux qui leur permettait d'offrir sur place les bois du Gabon français. Les négociants marseillais ne s'étaient pas pliés à ces pratiques.

Enfin, dernier motif de l'insignifiance du trafic des bois, les compagnies de navigation marseillaises mettaient à la disposition des négociants marseillais des navires transportant les bois à des prix très élevés et dans de mauvaises conditions. Les frets pratiqués au départ des grands ports exportateurs africains par ces compagnies étaient supérieurs de 4 francs par tonne à ceux des compagnies allemandes. Aussi l'importateur allemand pouvait offrir à l'exportateur colonial un prix plus élevé que l'importateur marseillais. Les compagnies de navigation allemande — en particulier la Woermann — disposaient en outre de navires spécialement outillés pour embarquer les bois le long des côtes du Gabon, encore mal munies de wharfs; les cales de ces navires

étaient bien conditionnées. Les compagnies marseillaises ne possédaient pas de navires de ce type.

Au départ des ports européens, l'exportateur allemand était de même mieux placé que l'exportateur marseillais pour fournir en bois communs nos colonies. Le fret d'un mètre cube de bois de Hambourg à Dakar était, en 1913, de 14 fr. 75; de Marseille à Dakar, de 25 fr. 50; il en était de même pour les frets sur Grand-Bassam (1). Et, comme le marché allemand était pourvu d'espèces plus variées que le marché marseillais, l'importateur colonial avait tout intérêt à s'adresser à lui.

*
**

Malgré la gêne causée par la guerre au trafic allemand les négociants en bois marseillais n'ont pas repris pied.

En 1926, les commandes des industriels locaux ont dû vraisemblablement augmenter proportionnellement au développement effectif des entreprises. Nous n'avons, en 1926, aucune possibilité d'évaluer exactement les commandes, mais nous pouvons considérer qu'elles atteignent au moins 30.000 tonnes.

Les commandes des commerçants de l'intérieur sont certainement en forte diminution. L'excédent des importations de bois d'outre-mer sur les exportations de bois entreposés à Marseille tombe de 62.151 tonnes en 1913 à 17.539 tonnes en 1926: comme les commandes des entreprises marseillaises ont augmenté, comme le montant des arrivages par cabotage n'atteint que 16.712 tonnes, nous sommes donc obligés de conclure que les commandes de bois des commerçants de l'intérieur ont diminué, peut-être même disparu.

(1) Hambourg Gd Bassam : fret d'un m³ de bois : 18 fr. 75.
Marseille, Gd Bassam : fret d'un m³ de bois : 28 frs.

C'est un fait d'autant plus étonnant qu'en 1926, ces commerçants font appel davantage aux bois coloniaux. En 1926, 42 % des bois exportés par les colonies françaises entrent en France (144.459 tonnes sur 370.123).

Les commandes de bois coloniaux des négociants étrangers sont elles aussi devenues insignifiantes. Marseille n'envoie en Espagne et en Italie que 3.689 tonnes de bois coloniaux contre 37.623 en 1913.

Les commandes de bois communs passées par les entrepreneurs coloniaux (23.679 tonnes en 1926) sont par contre sensiblement égales à ce qu'elles étaient avant guerre. Mais alors que l'Algérie commande aux négociants marseillais 4.500 tonnes de moins, l'A. O. F. lui en commande 6.000 de plus. Les négociants marseillais ne fournissent à l'Algérie que 10 % des bois qu'elle importe (10.639 tonnes sur 102.000); au Maroc que 10 % (3.229 tonnes sur 31.200); à la Tunisie que 8 %; ils en fournissent 29 % au Sénégal.

Les négociants marseillais ne semblent décidément demander à leurs fournisseurs coloniaux que des bois précieux (14.083 tonnes). Ces bois viennent toujours d'Algérie (5.534 tonnes; 14 % des exportations de bois précieux de l'Algérie); d'A. O. F. (3.870 tonnes; 6 % des exportations de bois précieux de l'A. O. F.); d'A. E. F. (2.610 tonnes).

Les commandes de bois communs sont toujours insignifiantes: 2.800 tonnes en 1926; L'A. E. F., notre principale colonie exportatrice de bois communs n'envoie à Marseille en 1926 que 1.310 tonnes de bois de construction alors que ses négociants en exportent 229.725 tonnes, dont 103.000 à destination des ports français. Les négociants de Hambourg qui, durant la guerre, s'étaient fournis en A. E. F. par l'intermédiaire de sociétés néerlandaises, recommencent depuis 1920 à acheter direc-

tement des quantités considérables: 90.000 tonnes en 1923. Les négociants de Gênes, aidés par les subventions que le gouvernement italien alloue aux lignes italiennes touchant le Gabon et l'A. O. F., achètent directement aux négociants d'A. E. F. 7.000 tonnes de bois. Les achats des négociants marseillais comparés aux achats des négociants français et étrangers sont donc infimes.

Pourtant des efforts ont été faits à Marseille de 1920 à 1926 pour développer le trafic colonial des bois. Les négociants marseillais se sont efforcés de résoudre les problèmes qui se posaient à eux avant guerre d'accord avec les autres importateurs de bois, car ces problèmes étaient d'intérêt national.

Des conférences et des congrès se sont efforcés de chercher par quels moyens on pourrait faire connaître aux consommateurs les bois coloniaux français. L'un des Congrès de la production coloniale tenu à Marseille en 1922, celui des bois coloniaux, avait préconisé la création d'une nomenclature unique des bois réalisant l'unification des dénominations coloniales et métropolitaines; celle de collections d'échantillons dans les grandes villes françaises et étrangères; celle d'un office national qui procéderait dans les principaux ports d'arrivage et centres de consommation français à la création de marchés officiels des bois coloniaux. Une commission, nommée en fin du congrès, devait faciliter la réalisation de ces décisions. Il semble que sans procéder aux créations indiquées elle ait réussi à faire connaître aux consommateurs français les bois coloniaux (1).

(1) Pour plus de détails, voir *Congrès de la Production Coloniale : les Bois Coloniaux*. Les buts de l'Office National : vulgarisation des bois coloniaux, renseignements fournis aux consommateurs, aide pécuniaire faite sous formes d'avances payables lors de l'embarquement aux exportateurs coloniaux, sont très significatifs.

Le même congrès a signalé en outre les besoins des commerçants de l'Espagne méditerranéenne et de l'Italie. Il a indiqué aux négociants marseillais que les commerçants de Valence et de Barcelone ne connaissant pas les bois de nos colonies, allaient se fournir en Allemagne, aux Etats-Unis, aux Philippines! Malgré ces avis, les négociants marseillais ne semblent pas avoir cherché à placer en Espagne nos bois coloniaux.

Par contre, ils ont fait, vers 1922, pour offrir sur place aux Italiens les bois de nos colonies, un effort qui s'est d'ailleurs vite ralenti: les Italiens ont alors créé des compagnies de navigation pour se fournir eux-mêmes en A. E. F.; la plus importante, la Roma, a fait faillite récemment (1928). Les négociants allemands ont d'ailleurs reconquis peu à peu les marchés italiens des bois, notamment ceux qui dépendent de Gênes : Milan par exemple (1).

Le second obstacle que les négociants marseillais avaient rencontré avant la guerre était la difficulté d'entreposage. Il est apparu que la cause essentielle de la stagnation du trafic des bois coloniaux à Marseille était l'excessive cherté et l'excessive complication de la manipulation à quai. En 1920, alors que Marseille n'importe que 24.189 tonnes de bois coloniaux, le Havre en importe 147.000, Bordeaux 49.000. Si ces ports arrivent à importer de telles quantités c'est que le vice qui affecte le trafic colonial des bois à Marseille n'est pas d'ordre général, mais qu'il est particulier à ce port.

On constate, en effet, que les frais de transit par Marseille sont beaucoup plus élevés que les frais de transit par Bordeaux ou par le Havre. Une tonne de bois colo-

(1) Rapport Bailly fait au Congrès forestier de Grenoble (1925), cité par M. Prax dans son rapport, p. 6.

nial importée et réexportée après vente paye en 1922 38 francs de frais de transit à Marseille, 30 francs à Bordeaux, 28 francs au Havre (1). Les négociants marseillais, obligés d'entreposer leurs bois loin des quais, après les avoir difficilement rassemblés au débarquement du navire, ont à payer des frais de stationnement, de gardiennage, de manutention et de transport, que l'établissement d'un entrepôt public à proximité des quais pourrait leur épargner.

La question de la création d'un entrepôt-marché établi près des quais par une collectivité s'est posée à différentes reprises après la guerre. Au début de 1926, elle a donné lieu à des discussions approfondies (2). En les exposant brièvement, nous saisisons sur le vif les difficultés que peut rencontrer à Marseille le développement du trafic d'une marchandise de gros volume.

Les représentants des négociants en bois, les membres de la Chambre de Commerce, la direction générale du port tombèrent d'accord pour déclarer que le trafic des bois coloniaux était un trafic d'avenir dont on devrait souhaiter dans l'intérêt de tous, le développement à Marseille. Tous reconnurent que la cause principale de la stagnation du trafic était l'inexistence d'un entrepôt-marché qui pourrait, vu sa proximité des quais, son outillage et son organisation générale, épargner à l'importateur des frais élevés de transit et diminuer ainsi le coût de la matière première ; qui pourrait en outre, vu la réunion de bois divers, et le classement rationnel des bois par catégories et par importateurs, attirer la clientèle française et étrangère.

(1) Chiffres cités au Congrès des Bois coloniaux à Marseille.

(2) Cf. *Rapports sur les moyens de développer l'importation des bois coloniaux*, par MM. Prax, Sainflon, Bezault.

L'accord cessa lorsqu'il s'agit de passer au mode de réalisation. Les négociants en bois, prenant surtout en considération l'urgence qu'il y avait à profiter d'une situation commerciale encore favorable, demandèrent l'affectation d'un quai, spécialement outillé, pour débarquer, classer et réexpédier les bois dans des délais et à un coût fixés par la Chambre de Commerce et la création près de ce quai d'un hangar bien éclairé et bien aéré, muni des appareils de manutention nécessaires et relié à la voie ferrée et aux quais. Ce hangar — le marché des bois — serait construit avec l'aide pécuniaire de la Chambre de Commerce; il pourrait être utilisé par les intéressés dans des conditions et à un tarif fixé par la Chambre de Commerce.

L'Administration du port, prenant surtout en considération la législation (1), la réglementation locale en vigueur (2), les possibilités actuelles d'exploitation du port et des terrains disponibles, préconisa d'affecter au débarquement, à l'embarquement et à l'entreposage des bois un quai du môle à construire (quai N. du môle G) ainsi qu'une partie des terre-pleins de Mourepiane également à construire. Elle fit remarquer que le fonds de réserve du budget de la Chambre de Commerce dit des Services du Port et que les fonds des péages n'étaient pas susceptibles de par leur destination spéciale de ser-

(1) Loi du 9 avril 1898 relative aux Chambres de Commerce D.P. 99-4-12.

(2) Aux termes du règlement du port, toute marchandise doit être enlevée des quais aussitôt que la reconnaissance de la douane est faite : la création d'un entrepôt permanent sur un terre-plein public est incompatible avec cette réglementation.

Les taxes de péages et de manutentions sont les mêmes pour toutes les marchandises.

Il n'y a qu'un délai d'enlèvement réglementaire, pour toutes les marchandises. Il est donc juridiquement impossible de créer pour les bois des taxes et des délais d'enlèvement spéciaux.

vir à l'établissement d'un marché des bois. Elle conseilla la constitution par les importateurs de bois eux-mêmes d'un organisme qui réunirait les fonds nécessaires à l'outillage du quai, à la construction et à l'outillage du hangar et qui exploiterait pour son compte.

La Chambre de Commerce, représentant naturel des intérêts commerciaux et industriels de la circonscription, n'acquiesça pas aux suggestions des négociants en bois. La loi de 1898 lui aurait permis de financer l'établissement et l'outillage d'un entrepôt des bois avec des ressources différentes de celles de son budget des Services du port : celles de l'emprunt par exemple (art. 14 et 22 de la loi de 1898). Elle n'a pas cru devoir donner dans l'intérêt général cette aide au commerce des bois coloniaux.

Le troisième obstacle qui empêchait le développement du trafic des bois coloniaux, était la cherté et la médiocrité des moyens de transports maritimes. Depuis la guerre, les tarifs des Compagnies de navigation marseillaises sont restés supérieurs aux tarifs des Compagnies de navigation étrangères. Le Congrès des Bois coloniaux tenu à Marseille en 1922 signalait toujours leur coût trop élevé. Par contre, certains cargos marseillais desservant les lignes d'Afrique ont peu à peu été aménagés pour le transport du bois. Leurs cales très larges, leur outillage d'embarquement leur permettent de soutenir avec les cargos étrangers une comparaison avantageuse pour eux.

§ V. LE CAOUTCHOUC

Le trafic du caoutchouc colonial est récent : il s'est développé rapidement par suite des efforts faits à Marseille pour l'organiser rationnellement. Le caoutchouc qui arrive à Marseille est le plus souvent la propriété

de négociants locaux ou coloniaux, rarement celle d'un industriel de l'intérieur. Il arrive donc à Marseille pour y être vendu : il est en général vendu à un commerçant de l'intérieur.

En 1913, le trafic du caoutchouc n'existait pas à Marseille. La France en faisait venir 21.243 tonnes dont 3.747 de ses colonies. Marseille n'en recevait que 407 tonnes, 2 % des arrivages, 12 % des arrivages de provenance coloniale.

En 1926, le trafic du caoutchouc colonial a cessé d'être insignifiant à Marseille. La France a fait venir cette année-là 56.625 tonnes de caoutchouc dont 8.730 de ses colonies. Marseille reçoit 37 % du montant de ces arrivages : 19.315 tonnes. Elle reçoit 78 % du montant des importations de caoutchouc des colonies françaises : 6.674 tonnes. Ce rapide et récent développement a été le résultat d'initiatives curieuses.

En 1913, le caoutchouc colonial allait au Havre (500 tonnes), surtout à Bordeaux (1.684 tonnes). Il n'arrivait à Marseille que les tonnages commandés par les six usines locales, tonnages peu importants parce qu'aucune de ces usines ne fabriquait le pneu d'auto ; toutes fabriquaient de petits objets en caoutchouc (150 tonnes en 1913).

Le caoutchouc colonial qui arrivait en France était du caoutchouc de cueillette d'Afrique Occidentale et d'Afrique Equatoriale Française (3.532 tonnes) et du caoutchouc de plantations d'Indochine (214 tonnes). Marseille recevait surtout du caoutchouc de cueillette, en provenance de Madagascar (253 tonnes) et d'Afrique, et un peu de caoutchouc des plantations d'Indochine (72 tonnes).

Malgré l'insignifiance du trafic, on ne se désintéressait pas à Marseille du caoutchouc colonial. La question de l'avenir et de la supériorité industrielle du caoutchouc

de plantation sur le caoutchouc de cueillette à vrai dire préoccupait encore peu les esprits. Mais d'autres questions étaient débattues. Les industriels marseillais, dès cette époque, avaient transmis aux Gouverneurs des colonies productrices des vœux touchant l'amélioration de la production. La rationalisation de la cueillette, l'édiction de mesures répressives contre les indigènes qui vendraient une matière première frelatée, trop humide ou trop peu homogène, étaient en général l'objet de ces vœux (1).

Des efforts étaient faits, en outre, pour préparer la documentation nécessaire à la création à Marseille d'un marché des caoutchoucs. Des enquêtes avaient été menées à Londres, grand marché international des caoutchoucs, et dans les principaux ports de l'Europe du Nord (2). Leurs conclusions tendaient à établir que le trafic des caoutchoucs coloniaux ne se développerait à Marseille que si des courtiers marseillais se spécialisaient dans ces transactions; que si elles portaient sur des lots de qualité définie par une association responsable de son classement; que si le marché du caoutchouc disposait à Marseille d'un entrepôt spécialement aménagé où les caoutchoucs pourraient être déposés en attendant la vente; que si la vente se faisait méthodiquement soit aux enchères publiques, comme à Liverpool, soit par inscriptions comme à Anvers.

La guerre est venue modifier la situation. Divers événements: la raréfaction du fret disponible, l'insécurité

(1) *Le caoutchouc des colonies françaises*. Rapport présenté à la Chambre de Commerce de Marseille le 30 mai 1905, par M. Bohn.

Compte rendu de la situation commerciale et industrielle du port de Marseille, 1918 (caoutchouc).

(2) *L'Institut colonial de Marseille 1906-1926*, p. 99 et suivantes. *Le Commerce du caoutchouc et le port de Marseille*. Rapport présenté à l'Institut colonial de Marseille par M. Emile Baillaud.

des transports dans l'Atlantique Est, la demande adressée par le gouvernement anglais au gouvernement français de faire approvisionner les industriels français en caoutchoucs indo-malais sans passer par le marché de Londres, firent de Marseille un port temporaire de débarquement des caoutchoucs. Les besoins de la Défense Nationale ayant suscité en Cochinchine le développement des plantations d'hévéas, les services publics achetèrent directement aux producteurs indochinois. C'est ainsi qu'en février 1918 débarquèrent sur les quais marseillais des caoutchoucs d'Indochine achetés par le Ministère de l'Aéronautique.

Tous ces débarquements isolés — il n'y avait pas de trafic au sens commercial du mot — devaient peu à peu accoutumer Marseille au transit du caoutchouc. On s'aperçut très rapidement que le caoutchouc ne pouvait pas être stocké n'importe où; le besoin de magasins spéciaux se fit sentir. Quand le caoutchouc commandé par le Ministère de l'Aéronautique arriva, en 1918, il fallut le stocker à 35 kilomètres de Marseille, à Miramas!

Ces débarquements, si peu commerciaux qu'aient été leurs buts, eurent une autre utilité: ils permirent de préciser ce que pouvait être ultérieurement le trafic à Marseille des caoutchoucs coloniaux et de définir ses conditions de développement. La Chambre de Commerce, l'Institut colonial de Marseille réunirent à cet effet, en octobre et novembre 1918, tous ceux qui, magasiniers, courtiers, industriels, pouvaient s'intéresser au développement à Marseille d'un marché des caoutchoucs. Un peu plus tard, en 1922, un des Congrès de la production coloniale tenus à Marseille, s'occupa de questions similaires.

La première question que se posèrent les congressistes

fut celle de savoir qui ferait venir à Marseille le caoutchouc. En l'absence de marché, les consommateurs français l'avaient, jusqu'ici, fait venir eux-mêmes au fur et à mesure de leurs besoins; un tel trafic était évidemment rudimentaire. Il n'était susceptible de se développer que si l'on organisait à Marseille le commerce du caoutchouc. Pour cela il fallait attirer les commerçants coloniaux qui cherchaient à vendre eux-mêmes en France et les acheteurs susceptibles d'utiliser les caoutchoucs coloniaux.

Des congrès ne pouvaient évidemment pas créer des courtiers. La Chambre de Commerce de Marseille — c'est une de ses règles séculaires — ne voulut pas intervenir pour demander à certains de ses ressortissants de se spécialiser. Néanmoins, la question posée fut vite résolue : des courtiers se spécialisèrent et certains gros industriels français de l'intérieur décidèrent d'ouvrir à Marseille des comptoirs d'achat.

Le caoutchouc débarqué en 1926 à Marseille est donc la propriété ou de l'industriel français qui va l'utiliser, ou de courtiers locaux, ou encore d'exportateurs coloniaux. Le transit du premier genre est le transit à l'ancienne mode; celui du dernier type semble plutôt rare. En 1926, sur les 10.325 tonnes de caoutchouc brut arrivé à Marseille, les industriels marseillais en possèdent 800; les courtiers marseillais et coloniaux 18.525. Ces courtiers ont vendu en France 17.485 tonnes et 1.050 à l'étranger.

Le Congrès de 1918 s'occupa aussi d'organiser le magasinage. Malheureusement il était réuni par l'Institut colonial de Marseille, association créée par la Chambre de Commerce qui — on s'en souvient, — estime qu'elle doit intervenir le moins possible dans les opérations que peuvent effectuer ses ressortissants.

La Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille, sollicitée alors par le Congrès, consacra, dans ses magasins un emplacement spécial au stockage et à la manutention du caoutchouc. L'organisation par elle des opérations de réception et de classement, la conservation de la matière première dans des locaux adéquats, sont une des raisons du développement à Marseille du trafic.

Le troisième problème, celui de l'amélioration de la production et de la préparation indigène, fut posé notamment au Congrès de 1922. Le caoutchouc colonial avait en effet causé des déceptions multiples au consommateur français: on ne se plaignait pas de la qualité de la matière première, mais de sa préparation et de sa présentation peu usuelle et malencontreuse. Le caoutchouc d'Indo-Malaisie qui faisait type usuel sur le marché était un modèle par la façon dont il était préparé et présenté.

Comme le caoutchouc d'Indochine est produit par des planteurs européens qui savent adapter aux exigences de la consommation industrielle leurs procédés de production, de préparation et de présentation et qui sont groupés en un syndicat (le Syndicat des Planteurs de caoutchouc d'Indochine), l'Institut colonial de Marseille se mit en rapport avec lui pour faire connaître aux planteurs quels types de caoutchoucs les industriels français demandaient sur le marché de Marseille.

L'étude de l'envoi des caoutchoucs indochinois dans des emballages adéquats, un essai de standardisation, l'étude des conditions de la réalisation des types de caoutchoucs au standard furent l'objet d'échanges de vues entre l'Institut colonial, le Syndicat des Planteurs indochinois et les Services scientifiques du Gouvernement de la Colonie. Certaines de ces études aboutirent. Cette réussite ne profita d'ailleurs pas toujours au trafic

marseillais: quelques planteurs indochinois qui avaient modifié leurs procédés de production et de présentation conformément aux vues du Syndicat des Planteurs et de l'Institut colonial envoyèrent à Singapour leur caoutchouc (570 tonnes en 1926): ces caoutchoucs, assimilables par leurs qualités et leur présentation aux caoutchoucs indo-malais, furent vendus à Londres comme **caoutchoucs des Settlements**: indirectement le trafic des caoutchoucs à Londres a bénéficié de l'amélioration de la production indochinoise.

D'autres échanges de vues n'aboutirent pas : ceux qui concernaient la standardisation par exemple. Il y a là une ironie du sort un peu curieuse. On a vu au cours de cette étude combien dans ces dernières années, les commerçants marseillais avaient essayé de substituer à la production trop libre, trop anarchique des producteurs coloniaux une production de produits standardisés. Or, dans le cas des caoutchoucs coloniaux, il ne s'agit pas d'une production séculaire dont les modes, à cause de leur ancienneté, sont difficiles à changer, mais d'une production à ses débuts. Pour le trafic des caoutchoucs coloniaux de même, il ne s'agit pas d'un trafic modelé par de vieilles coutumes commerciales, mais d'un trafic en création. On pourrait donc croire que les commerçants marseillais et les producteurs coloniaux auraient pu aisément se mettre d'accord.

Malheureusement tous les caoutchoucs ne sont pas standardisables. La qualité de caoutchouc dépend non pas tant de l'espèce de l'hévéa que de facteurs variables: nature, humidité, siccité des terrains, saisons humides ou sèches, etc... Le traitement du latex liquide ne permet pas toujours de produire une sorte standardisée de caoutchouc car la différence entre les espèces ne tient pas à la différence de leurs natures, mais

à la différence de traitement que la nature leur a fait subir. Une standardisation du caoutchouc est donc, sinon impossible, au moins très délicate.

La production et la présentation des caoutchoucs d'Afrique française firent l'objet d'études du même genre. Mais le caoutchouc d'Afrique n'est pas la production d'un colon européen: c'est la cueillette d'un indigène. L'organisation de la récolte de produits homogènes est donc particulièrement délicate. L'Institut colonial de Marseille a précisé ces dernières années selon quelles méthodes la cueillette du caoutchouc africain pourrait servir à fournir à Marseille le caoutchouc qui lui est demandé par les industriels français.

Le trafic du caoutchouc colonial est donc à Marseille un des trafics récents du port. Il est encore quantitativement peu important et il le sera encore longtemps parce que l'hévéaculture coloniale n'en est qu'à ses débuts. Mieux que le trafic des bois coloniaux, le trafic des caoutchoucs coloniaux s'est développé à Marseille probablement parce que le transit de la matière première prend moins de place et exige l'immobilisation de capitaux moins importants.

CHAPITRE IV

Chargements et déchargements de marchandises en transport.

Nous avons déjà rencontré des marchandises du trafic desquels ne bénéficie qu'un transitaire : il en était ainsi pour de faibles quantités de farineux alimentaires et de caoutchoucs, pour des quantités plus importantes de matières chimiques coloniales.

Mais il est des produits dont le trafic total ou en tous cas la majeure partie du trafic ne bénéficie à Marseille qu'à un transitaire. Ce sont : les primeurs, les minerais et métaux, les ouvrages en métaux, les tissus, les ouvrages en matières diverses, les compositions diverses.

§ I. LES FRUITS ET LES PRIMEURS

Le trafic colonial des fruits et primeurs est l'un des trafics de marchandises en passage à Marseille. Des fruits et primeurs, adressés par des expéditeurs nord-africains à des négociants de l'intérieur ou à des négociants suisses débarquent pour être immédiatement rechargés sur wagon.

Ce trafic porte sur une denrée périssable ; il dépend donc de l'existence de relations régulières et rapides

entre l'expéditeur colonial et l'acheteur européen (1). Malgré la défectuosité des transports il s'est récemment beaucoup développé.

Les débarquements à Marseille de fruits et primeurs nord-africains ont beaucoup augmenté. En 1913, il était débarqué à Marseille 17.121 tonnes de primeurs et 25.378 tonnes de fruits, au total 42.400 tonnes dont 40.500 en provenance de l'Afrique du Nord (2). L'Algérie, la Tunisie et le Maroc étaient à cette époque les seules colonies expéditrices.

En 1926, il est débarqué à Marseille 31.187 tonnes de primeurs et 87.733 de fruits, au total 119.520 dont 86.287 (26.287 de primeurs et 60.000 de fruits) en provenance de l'Afrique du Nord et de la Syrie. On constate donc de 1923 à 1926 un développement considérable du trafic.

Il est dû surtout au développement des demandes métropolitaines et étrangères. Des efforts nombreux ont été faits à différentes époques par les exportateurs nord-africains pour solliciter ces demandes et pour les satisfaire le plus rapidement possible. Ils ont surtout solli-

(1) Des négociants marseillais reçoivent des primeurs et des fruits nord-africains : vraisemblablement de 25 à 30.000 tonnes en 1926. Mais près de 60.000 tonnes ont été adressées directement aux acheteurs de l'intérieur et aux acheteurs suisses. En effet, le montant des expéditions de primeurs par les gares de Marseille atteint environ les deux tiers des importations nord-africaines (58.000 t. sur 85.000 en 1924). Or, ce ne sont vraisemblablement pas des réexpéditions faites par des grossistes marseillais. Les Bouches-du-Rhône (arrondissement d'Aix et Arles), le Vaucluse produisent bien des fruits et primeurs que les grossistes marseillais achètent, mais étant donné le faible coût de ces produits et leur caractère périssable, il est peu vraisemblable de supposer que les grossistes les fassent venir à Marseille pour les réexpédier ensuite sur Genève, Paris ou Lyon.

(2) Les chiffres donnés ici ont été relevés dans l'Etat des douanes de la Principauté de Marseille. Le *Compte rendu de la situation commerciale et industrielle du Port de Marseille*, notre guide habituel, ne saurait être suivi. Le montant des importations de fruits et primeurs sont confondus dans les importations des oléagineux et dans celles dites : « des produits et déchets divers ».

cité les commandes des grossistes français et suisses (1). Petits propriétaires, petits commerçants ils ne pouvaient pas aller eux-mêmes étudier sur place les besoins des commerçants en gros, les prix qu'ils étaient habitués à offrir, la façon dont étaient satisfaites les commandes qu'ils passaient. Ils se sont alors efforcés de se grouper et ils ont envoyé dans les centres consommateurs l'un des leurs pour prendre contact avec les négociants. C'est surtout en France que ces relations d'affaires se sont le plus facilement établies.

Les groupements d'exportateurs se sont efforcés en outre d'obtenir des compagnies de transports maritimes et ferroviaires une coordination meilleure des arrivées et des départs et des tarifs de faveur. Avant la guerre, les syndicats primeuristes nord-africains avaient obtenu de certaines compagnies de navigation marseillaises des services complémentaires et spéciaux. Ils avaient en outre obtenu de la Compagnie P. L. M. des tarifs spéciaux grâce auxquels le coût du transport des primeurs n'atteignait pas la moitié du coût des transports ordinaires. Malheureusement les lignes de la Compagnie P. L. M. au départ de Marseille étaient déjà avant la guerre d'une utilisation très peu commode : les syndicats primeuristes nord-africains se plaignaient en particulier de l'inexistence de relations directes entre Marseille, les grandes villes de l'Allemagne et les grandes villes suisses.

Depuis la guerre, le trafic des primeurs momentanément désorganisé a fort bien repris et les syndicats primeuristes nord-africains ont cherché à obtenir des compagnies de transport de nouvelles améliorations: ils ont

(1) G. Valran. *Les primeurs méditerranéennes en Suisse*. 1904. Oran : Coopérative d'exportation agricole. 1901. Tunis, Syndicat d'exportation des primeurs 1903.

fait remarquer à différentes reprises combien les bateaux en service sur les lignes de l'Afrique du Nord étaient mal conditionnés pour recevoir les primeurs : les cales mal aérées, mal ventilées ne conservent pas aux fruits et aux légumes leur fraîcheur. L'outillage de débarquement est mal conditionné pour manipuler les emballages en usage (1). Il ne semble pas que jusqu'ici ces revendications aient reçu satisfaction. Les compagnies de chemin de fer, d'autre part, n'appliquent plus depuis la guerre les tarifs spéciaux saisonniers qu'elles appliquaient précédemment.

Malgré ces difficultés nouvelles de transport, les négociants en primeurs et en fruits nord-africains ont réussi néanmoins à développer leurs expéditions.

§ II. LES MINERAIS ET MÉTAUX

Le trafic colonial des minerais et métaux est comme celui des primeurs un trafic de marchandises en passage. Il est aussi insignifiant en 1926 qu'en 1913. Néanmoins, la réouverture récente à Marseille d'usines métallurgiques depuis longtemps disparues, permet d'espérer, à défaut du développement du trafic des minerais et métaux en transports celui d'un trafic à but industriel.

En 1926, le trafic colonial des minerais et métaux atteignait 54.764 tonnes. A Marseille étaient embarquées 45.435 tonnes exportées, dont 35.598 à destination de l'Afrique du Nord et débarquées 11.329 tonnes importées, dont 9.593 en provenance de l'Afrique du Nord et 1.736 en provenance de l'Indochine.

(1) Rapport adressé par M. Mathieu de la Commission interparlementaire des agrumes, fruits et primeurs d'Algérie à la Commission des importations métropolitaines des primeurs d'Algérie (1928).

Les principaux métaux embarqués à Marseille à destination des colonies françaises sont des fers: des minerais envoyés en Tunisie (2.680 t. en 1926) ; des fers laminés (23.500 t.) envoyés dans toutes les colonies ; Algérie (13.402 t.), Tunisie (6.434 t.), Maroc (1.282 t.), A.O.F. (1.000 t.), Madagascar (543 t.); des tôles de fer (3.000 t.), des rails (1.900 t.).

Les fers exportés, métaux ouvrés plus que minerais, proviennent de l'intérieur, probablement des régions productrices les plus rapprochées: bassins du Gard, du Var et de Saint-Etienne. Marseille même n'exporte que des quantités insignifiantes. En 1921, ses 14 usines qui ne recevaient d'outre-mer que 2.902 tonnes de minerais, produisaient 4.500 tonnes de métaux dont 300 d'acier (1926); elles en exportaient 2.100 (1).

Mais si quelques exportateurs français ou quelques acheteurs coloniaux ont intérêt à faire transporter par Marseille, parce que c'est pour eux la voie la plus économique, ils sont peu nombreux et l'on s'en aperçoit lorsqu'on compare les exportations de fers français à destination de nos colonies réalisées par Marseille et celles effectuées par nos autres ports. L'Algérie par exemple importait en 1926 de France 71.252 tonnes d'acier et 90.000 tonnes de fers en barres : les exportateurs français et les importateurs algériens n'utilisaient Marseille comme port d'embarquement que dans 9,5 % des cas.

Il est embarqué aussi à Marseille à destination de nos colonies 14.355 tonnes de plombs laminés, de zincs et de cuivres ouvrés. Il est vraisemblable que ces métaux ont été travaillés à Marseille, tout au moins dans leur majorité; une métallurgie du plomb, du zinc et du cui-

(1) Chiffres fournis par l'Inspection du Travail et par la *Statistique générale de la France*. Année 1925. *Annuaire Statistique* (41^e volume).

vre y a réapparu en effet depuis la guerre: 8 fonderies et lamineries de plomb utilisent en 1926, 13.100 tonnes de plomb d'outre-mer; 18 métallurgies de cuivre, 5.800 tonnes de cuivre.

Marseille reçoit des colonies françaises quelques milliers de tonnes de minerais : 11.329 en 1926. Ces minerais sont surtout des minerais de plombs tunisiens (4.820 t.) et des minerais de cuivres algériens (1.217 t.) et marocains (896). Ils sont débarqués sur l'ordre des usines locales qui les utilisent pour leur compte ou sur celui d'industriels de l'intérieur. Les quantités de minerais débarquées sont si peu importantes qu'elles n'ont fait l'objet d'aucune étude et qu'il est par conséquent impossible de dire dans quelle proportion les minerais coloniaux ont été débarqués pour le compte de l'une ou l'autre catégorie de ces commerçants.

Deux faits surtout retiennent l'attention de celui qui s'occupe des importations de minerais coloniaux via Marseille ; d'abord l'insignifiance de l'utilisation du port comme lieu de débarquement; ensuite le développement des besoins de la nouvelle industrie métallurgique marseillaise.

Pour ne prendre en considération que les principaux minerais coloniaux, on voit qu'à Marseille débarquent des quantités insignifiantes du fer algérien arrivant en France: 220 tonnes sur 64.090 en 1926. La France reçoit d'ailleurs des quantités peu importantes de fer algérien: en 1926 64.090 tonnes sur 1.072.839 tonnes exportées. La proportion des plombs tunisiens débarqués à Marseille par rapport aux plombs tunisiens débarqués en France est plus élevée : en 1926, 4.820 tonnes sur une importation de 37.001. Le zinc indochinois et le nickel de la Nouvelle-Calédonie, qui arrivent en France, débarquent peu à Marseille: 2.100 tonnes de zinc sur

12.640 débarquées dans les ports français en 1926 ; 200 tonnes de nickel sur 2.060.

L'encombrement du port, la cherté du coût des manipulations, la difficulté de l'expédition en France, le minerai ne pouvant guère être transporté que par chemin de fer, vu la navigabilité défectueuse du Rhône, font que les industriels français évitent autant que possible le débarquement à Marseille. Et quand un industriel veut se servir, malgré le prix du transport ferroviaire, d'un port situé à l'embouchure du Rhône, il n'utilise pas Marseille mais ses annexes ou Port-Saint-Louis. En 1926, par exemple, 47.039 tonnes de minerai de fer, 1.062 de minerai de plomb, 1.816 de minerai de cuivre sont débarquées à Port-de-Bouc.

Il n'y a rien à faire contre l'encombrement du port ; il n'y a qu'à attendre la construction des nouveaux bassins. Mais pour remédier à l'excessive cherté des frais de manipulation, la principale compagnie transitaire, la Compagnie des Docks et Entrepôts de Marseille, a un tarif spécial pour le transbordement des minerais rechargés sur wagon au fur et à mesure de leur déchargement. En 1928, la manipulation de la tonne ainsi transitée ne coûte que 5 fr. 19 (1,52 + 455 % de majoration), au lieu de 26 fr. 61 (5 fr. 07 + 455 % de majoration), coût ordinaire de manipulation (1).

Tant que l'aménagement du Rhône ne restera qu'un projet, les industriels de l'intérieur n'utiliseront pas davantage Marseille comme port de débarquement des métaux coloniaux. Mais il est possible que le trafic de ces métaux augmente à Marseille : la réapparition dans la ré-

(1) Tarifs des docks et entrepôts. Les métaux ordinaires font partie des marchandises de la première catégorie. Cf. *Marseille Le Port, la Ville, la Région* (Ed. 1922, p. 50 et supplément 1928 (sept. 1928)).

gion marseillaise d'usines métallurgiques travaillant le plomb, le cuivre et le zinc est susceptible de donner une activité nouvelle au trafic.

§ III. LES OUVRAGES EN MÉTAUX

Le trafic colonial des ouvrages en métaux est un trafic d'exportations en passage. A Marseille sont embarqués des outillages, des machines, des pièces très diverses, à destination de nos colonies. Ces ouvrages viennent visiblement de l'intérieur de la France: le rapprochement de leur dénombrement et de la liste des produits métallurgiques marseillais en est la preuve convaincante. Les usines existant à Marseille en 1926, ne fabriquent pas tous les genres d'ouvrages exportés : celles d'entre elles qui seraient susceptibles d'avoir expédié l'objet ont, en général un développement trop restreint pour travailler sur une grande échelle pour l'exportation (1).

En 1926, il a été embarqué à Marseille 68.785 tonnes d'ouvrages en métaux: 46.763 à destination de l'Afrique du Nord, 4.900 pour Madagascar, 10.000 pour l'Indochine, 4.387 pour l'A. O. F., 1.300 pour l'A. E. F.

Ces ouvrages sont excessivement variés. Si l'on se reporte à l'*Etat détaillé des exportations de la Principauté des Douanes*, on voit que les expéditions d'ouvrages en métaux à destination des colonies se composent de machines hydrauliques (900 tonnes), machines agricoles (4.000 t.), machines-outils (900 t.), machines à minoteries (6.100 t.), de dynamos (1.150 t.), de chaudières (560 t.), de câbles métalliques (3.700 t.), de matériel de

(1) Pourtant, il est possible qu'une partie minime des exportations d'ouvrages en métaux aient pour point de départ une usine marseillaise.

chemin de fer: locomotives et wagons (3.700 t.), coussinets pour chemins de fer (4.500 t.), de constructions métalliques (4.500 t., etc...) (1).

La multiplicité des objets exportés ne saurait cacher la multiplicité des destinations. Toutes les colonies reçoivent des quantités plus ou moins importantes de ces marchandises; elles n'en reçoivent guère d'insignifiantes: il est rare de trouver dans l'état des douanes une exportation inférieure à 250 tonnes.

Si diverses que puissent être les exportations d'ouvrages en métaux effectués via Marseille, elles ne sont qu'une faible part des exportations à destination des colonies effectuées par les ports français. Si nous prenons en exemple trois colonies dont la situation économique et la position géographique vis-à-vis de la France et vis-à-vis de Marseille sont différentes: l'Algérie, l'Indochine, l'A. E. F., nous verrons combien est médiocre le montant des exportations d'ouvrages en métaux effectuées via Marseille.

En 1926, l'Algérie importe de France, à 5.000 tonnes près, la totalité des ouvrages en métaux dont elle a besoin (59.910 tonnes). Elle n'importe par Marseille que 25.231 tonnes, soit 42 % de ses importations par les ports français. Les machines, qui, incontestablement, viennent de l'intérieur de la France, sont loin d'être expédiées toutes de France en Algérie par Marseille. En 1926, Marseille n'envoie en Algérie que 33 % des machines que nos ports lui envoient (5.108 t. sur 15.417). Et pourtant les machines supportent mieux que n'importe quel objet les frais de transports ferroviaires!

(1) Des usines marseillaises, en général peu importantes, fabriquent des machines, des appareillages électriques, des charpentes en fer.

En 1926, l'Indochine importe de France 41.000 tonnes d'ouvrages en métaux. Or, sur ces 41.000 t., il n'en est embarqué à Marseille que 10.000 (25 % de l'exportation française de ces objets à destination de l'Indochine).

En 1926, l'A. E. F. importe de France 3.446 tonnes d'ouvrages en métaux, 1.300 tonnes seulement par Marseille. Le matériel de chemins de fer, les wagons Decauville qui sont pourtant fabriqués en France dans des usines également éloignées des ports de l'Atlantique et de Marseille, partent en plus grand nombre de Bordeaux que de Marseille (1.500 tonnes par Bordeaux, 200 t. par Marseille).

Le trafic à Marseille des ouvrages en métaux à destination des colonies nous met donc en présence de deux faits originaux: l'existence à Marseille d'un trafic de passage assez important; la médiocrité relative de ce trafic.

L'existence à Marseille d'un trafic assez considérable d'ouvrages en métaux à destination des colonies françaises ne saurait surprendre. Ce trafic est formé d'une multiplicité d'exportation diverses par leurs objets et leurs destinations ; chacune d'entre elles est peu importante. L'industriel français doit faire parvenir, souvent directement au consommateur, l'objet de commandes dont les expéditions sauraient difficilement être groupées. L'exportateur a en vue bien plus que la modicité du transport sa rapidité, sa fréquence et sa facilité. Les compagnies de navigation marseillaises lui offrent ces conditions de transport ; elles ont sur la plupart de nos grands ports coloniaux des services réguliers et fréquents.

Mais ces exportations n'ont pas toutes lieu par Marseille; il est même étonnant qu'elles n'aient pas lieu davantage par Marseille. Visiblement, l'exportateur fran-

çais évite Marseille autant qu'il peut. La raison c'est que ce port est difficilement utilisable comme port d'embarquement de marchandises en transit. La périodicité des départs des navires des compagnies de navigation régulière est une cause de cherté du transport: quand l'exportateur français trouve dans un port français un tramp en partance qui veut compléter sa cargaison et qui demande un moindre prix que la compagnie de navigation régulière, il fait transporter par tramp. De plus, la distance ferroviaire qui sépare l'usine productrice de Marseille est souvent plus grande que celle qui sépare l'usine productrice d'un autre port français: la différence des coûts des frets maritimes au départ de Marseille et au départ du port français concurrent n'atténue pas toujours la différence des coûts des transports ferroviaires; elle favorise le port français concurrent. Enfin, l'encombrement du port de Marseille, fréquenté depuis la guerre par un plus grand nombre de navires, qui y débarquent et y embarquent une quantité moindre de marchandises, le coût élevé de ses manutentionnages comparé à ceux des ports étrangers et français ses concurrents, contribuent à détourner de Marseille l'exportateur de l'intérieur.

CHAPITRE V

Caractéristiques principales et avenir du trafic colonial marseillais.

Le trafic d'un port est l'ensemble des utilisations que les particuliers font du port pour charger et décharger des marchandises dont ils attendent un usage. Ayant recherché quelles étaient les personnes qui faisaient charger et décharger à Marseille les marchandises en provenance ou à destination des colonies françaises et quels étaient leurs buts, nous nous proposons de rechercher dans ce dernier chapitre de quelle façon ces chargements et déchargements forment un trafic, quels sont ses caractères généraux, quels efforts les Marseillais ont fait collectivement pour le développer, quel est son avenir.

Pour dégager la notion du trafic colonial de Marseille, il faut rechercher comment les Marseillais conçoivent d'un point de vue général les manipulations de marchandises en provenance ou à destination des colonies françaises.

Le trafic, fait économique, est la réalisation continue dans des buts plus ou moins similaires, de manipulations de marchandises dont la nature, la provenance ou la destination sont plus ou moins identiques.

Les causes de ces similitudes continues étant multiples, les trafics des ports sont divers.

Un port, c'est le cas le plus simple, peut avoir un trafic parce que des commerçants travaillant en toute indépendance y font exécuter dans des buts similaires des manipulations de marchandises de nature, de provenance ou de destination identiques. La similitude d'objet, de but, de provenance ou de destination n'est pas alors le résultat des efforts collectifs de commerçants qui sont engagés juridiquement les uns vis-à-vis des autres mais celui des efforts individuels de commerçants qui, tout en restant libres les uns vis-à-vis des autres, poursuivent un même but.

Dans ce cas, le développement des opérations individuelles a souvent été l'objet d'études ou de revendications en commun : les particuliers qui font exécuter les manipulations peuvent avoir intérêt à se grouper pour prévoir, pour définir, pour étudier leurs conditions générales : mais ils le font sans s'engager les uns vis-à-vis des autres.

Un port, c'est le cas de grands ports modernes comme Hambourg ou Gênes, peut avoir un trafic parce que des commerçants travaillant de concert ont décidé de s'obliger à aider dans l'intérêt général certains d'entre eux à embarquer ou à débarquer des marchandises semblables par leur nature, leur destination ou leur provenance à celles qu'ils font eux-mêmes manipuler. Bien entendu, le commerçant aidé agit dans son intérêt personnel.

Le trafic colonial du port de Marseille est trafic au sens que nous avons défini en premier lieu. Marseille a un trafic colonial parce que dans son port, ses commerçants se sont efforcés individuellement et simultanément de faire manipuler dans des buts parallèles des

marchandises similaires, de destination et de provenances à peu près économiquement identiques : les colonies françaises. Ces commerçants ont groupé leurs efforts pour étudier, pour définir et pour prévoir les conditions générales de ces manipulations : mais ils ne se sont pas collectivement engagés à aider dans l'intérêt général certains d'entre eux.

Nous avons vu combien rarement la Chambre de Commerce de Marseille, qui est l'organe officiel des intérêts commerciaux de sa circonscription, était intervenue dans les tentatives commerciales que faisaient ses ressortissants. Cette abstention, digne et respectable, montre bien que le trafic colonial de Marseille est la coexistence de manipulations opérées pour le compte d'entreprises qui agissent uniquement par elles-mêmes.

Lorsqu'il s'est agi de créer ou de développer à Marseille un trafic des bois ou des caoutchoucs coloniaux (1), les commerçants marseillais sont tombés d'accord sur l'utilité générale que présenteraient ces trafics. Mais ils ont estimé qu'il n'était pas du rôle de leur Chambre de financer ou d'aider matériellement les institutions qui permettraient leur développement : marché des bois, entrepôt de caoutchoucs. Lorsqu'il s'est agi de créer à Marseille les silos à graines oléagineuses dont la construction était nécessaire au développement du trafic en vrac des arachides du Sénégal (2), ils ont eu la même attitude. Il n'y a guère que dans le cas du bétail colonial que les commerçants marseillais ont prêté assistance à des entreprises particulières. Un môle de la concession de la Chambre de Commerce, le môle F., a été affecté au débarquement des navires moutonniers (3).

(1) Voir plus haut chapitre III, § 4 les bois, § 5 le caoutchouc.

(2) Chapitre II, § 2.

(3) Chapitre III, § 2.

Pour définir les caractères du trafic colonial, nous n'avons donc qu'à définir les caractères généraux qu'offrent les trafics particuliers. Puis, comme leur développement éventuel a souvent été étudié en commun par les commerçants marseillais comme les questions qu'ont soulevé leur réalisation ont souvent été l'objet de protestations et de campagnes en commun, nous indiquerons quels efforts collectifs ont été faits, à Marseille, pour prévoir, pour définir, pour étudier, pour réformer les conditions générales de ce trafic.

I

Les caractères du trafic colonial marseillais sont complexes : ce trafic se compose d'importations et d'exportations de montants qui s'équilibrent ; il est varié, irrégulier, utile surtout à des commerçants locaux et coloniaux.

Le trafic d'importation a pour objets des matières premières de disponibilité et de valeur d'usage très variables. Il a pour but rarement un transport en passage, plus souvent un négoce local ; dans ce négoce, l'acheteur est fréquemment un industriel marseillais. Ce trafic est donc utile rarement à des commerçants de l'intérieur, plus souvent à des commerçants locaux et coloniaux.

Le trafic d'exportation a pour objets quelques matières premières, surtout des produits fabriqués très variés. Il a pour but l'exécution d'une convention de transport passée hors Marseille ou de conventions passées en marchés locaux et dans les bureaux des usines locales. Il est donc utile à des commerçants de l'intérieur marseillais et coloniaux.

Nous expliquerons l'un après l'autre les caractères généraux du trafic colonial.

De tous ces caractères, le plus général est à coup sûr l'équilibre approximatif des importations et des exportations. En 1926, les importations coloniales à Marseille atteignaient 1.181.904 tonnes, les exportations 954.867. Les navires qui circulent entre les colonies et Marseille, trouvent à Marseille et dans les ports coloniaux des frets à peu près aussi importants. Il est rare de relever entre ports français et ports étrangers des trafics d'importations et d'exportations dont les poids s'équilibrent aussi bien.

Cet équilibre est d'autant plus remarquable que le trafic d'importations a pour objet des matières premières, le trafic d'exportations des objets fabriqués d'une valeur commerciale forcément bien supérieure. En 1926, les 1.181.904 tonnes de marchandises coloniales qui sont entrées à Marseille avaient une valeur déclarée de 7.825.649.000 fr., les 954.867 tonnes de marchandises qui en sont sorties à destination des colonies une valeur déclarée de 7.974.513.519 fr.

Le trafic colonial marseillais doit à la nature et à l'origine matérielle des objets embarqués et débarqués certains de ses caractères les mieux marqués : son irrégularité et sa variété.

Les trafics d'importations sont surtout des trafics de matières premières et d'objets d'alimentation qui doivent subir avant d'être consommés des transformations industrielles. Les importations qui peuvent être l'objet d'une consommation immédiate sont peu nombreuses; on ne peut guère signaler que les huiles d'olives, les primeurs, les moutons nord-africains, une faible partie des vins coloniaux.

Le trafic des importations est irrégulier parce que la

majeure partie des marchandises qui en sont l'objet, les produits de la culture, de l'élevage, et de la cueillette, sont de production saisonnière et indigène. Le travail indigène donne des quantités variables de produits de qualités variables.

Les produits de l'agriculture et de l'élevage, objets des trafics d'importations, sont très nombreux: on cite les farineux alimentaires, les boissons, les sucres, les animaux vivants, les produits et dépouilles d'animaux, les caoutchoucs. La récolte des cultures se fait en général en été; comme la conservation des produits est encore mal organisée dans nos colonies, c'est surtout de juillet en décembre qu'arrivent à Marseille les récoltes coloniales. Les blés débarquent ainsi d'août à décembre. Au cours de 1927, il en est arrivé 76.681 tonnes, soit de janvier à juin, 5.100; en juillet, 5.000; d'août à décembre, 66.581, soit en moyenne 13.500 par mois. Il en est de même pour les autres farineux alimentaires, pour les vins, pour le bétail : celui-ci arrive à Marseille d'avril à septembre.

C'est donc à la production saisonnière des importations coloniales qu'est due actuellement l'irrégularité du trafic colonial marseillais. Certes, ce caractère n'est pas définitif: le jour où les cultivateurs et les éleveurs coloniaux disposeront des silos, des étables, des magasins à fourrage, des cuves nécessaires à la conservation de leurs biens, il disparaîtra. Nous avons d'ailleurs vu que ces constructions sont en cours ou sur le point d'être entreprises. Mais les résultats obtenus ne sont pas encore suffisants pour qu'ait disparu le caractère saisonnier du trafic colonial.

Le trafic d'importation est, en outre, irrégulier par suite des modes de production. Les quantités dont disposent l'exportateur colonial sont très variables. Les

qualités irrégulières des produits écartent souvent les acheteurs métropolitains déçus par des livraisons précédentes.

L'exportateur colonial dispose en effet des produits de la culture et de l'élevage indigènes ou européens. Les cultivateurs et les éleveurs indigènes, souvent moins prévoyants que les européens, disposent aussi de moyens économiques moins perfectionnés; fonds de roulement, outillage mécanique et engrais chimiques moins importants, sélectionnement et présentation commerciale moins attentive. Les rigueurs de la nature les atteignent davantage. Les essais d'organisation de la production en vue d'une vente aisée et concertée les préoccupent moins. D'année en année, le trafic des céréales ou des bestiaux coloniaux par exemple, hausse ou baisse dans des proportions considérables, uniquement parce que la nature a été clémente ou rigoureuse aux indigènes, uniquement parce que la spéculation européenne a cru ou n'a pas cru bon de prendre pour objet un produit colonial.

Les cultivateurs et éleveurs européens pratiquent des modes de culture et d'élevage plus heureux. Ils cultivent les vignes, les plantations d'hévéas et de cannes; peu à peu ils emblavent et élèvent. Leur prévoyance, la supériorité de leurs moyens de production, leur connaissance des besoins commerciaux métropolitains, leurs efforts pour organiser la production en vue d'une vente plus aisée contribuent à rendre plus régulier le trafic colonial marseillais. Leurs efforts collectifs ont eu pour objets : l'amélioration de l'homogénéité et des qualités du produit par le sélectionnement des espèces, le bannissement des mélanges, un magasinage plus rationnel; l'indépendance des producteurs par l'organisation du crédit qui permet l'échelonnement concerté des ventes.

Les produits de la cueillette qui font à Marseille l'objet

de trafics d'importations sont quantitativement importants, mais peu variés: oléagineux, caoutchoucs africains.

L'irrégularité de la production rend irrégulier le trafic. La cueillette, procédé primitif de production, offre en effet des résultats imprévus. Les indigènes qui la font pour leur compte ramassent au jour le jour des oléagineux ou du latex, sans se soucier de leur propreté et de leur maturité; les quantités qu'offrent les commerçants coloniaux sont donc irrégulières; les qualités inférieures des offres amènent souvent des variations considérables des demandes. Cette variabilité des offres et des demandes donne un caractère irrégulier au trafic colonial marseillais.

Les produits de l'exploitation forestière et de l'extraction sont peu débarqués à Marseille. Les importations de bois, de matières chimiques, de pierres, terres et combustibles minéraux, comparativement aux exportations coloniales de ces marchandises sont peu considérables. Il y a là évidemment une situation fâcheuse. Les exploitations forestières et extractives, dirigées en général par des colons qui savent organiser la production en vue de la vente, sont des éléments régulateurs des trafics des grands ports européens.

La nature des trafics d'exportations donne au trafic colonial marseillais un caractère de variété, parfois même d'éparpillement. Ces trafics sont dans une faible mesure des trafics de matières premières et d'objets alimentaires qui peuvent être utilisés à l'état natif. Ce sont surtout des trafics d'objets fabriqués: produits alimentaires prêts à être consommés: farines, semoules, pâtes, vins, sucres; matériaux de construction: bois, tuiles, briques; produits utilisés dans la vie domestique ou agricole: poteries, produits et engrais chimiques; pro-

duits et outillages d'utilisation industrielle : ouvrages en métaux, ouvrages en matières premières, graisses. Tous ces produits sont de natures trop différentes pour donner au trafic un autre caractère que celui de leur variété. Le trafic colonial marseillais offre ainsi un caractère original que sont loin d'offrir les trafics des ports étrangers, celui de Gênes en particulier.



Les buts commerciaux des embarquements et débarquements permettent de définir l'utilité du trafic colonial marseillais. Ces manipulations ont trois buts : l'exécution d'une convention de transport, l'offre ou l'exécution d'une convention de vente, l'exécution d'une convention d'achat ou de vente passée par un industriel marseillais.

La coexistence des manipulations de multiples marchandises en transport permet d'apprécier l'intérêt national ou régional d'un trafic. A Marseille, le trafic colonial des marchandises en transport est peu important, si on le compare au trafic colonial ; il l'est davantage si on le compare à l'ensemble des trafics en transport. Autrement dit, les commerçants de l'intérieur bénéficient directement du trafic colonial de Marseille plus que de son trafic général ; leur nombre est néanmoins assez faible.

La médiocrité de l'agencement des réseaux des transports continentaux en provenance ou à destination de Marseille, le coût élevé de leur utilisation, le développement trop restreint des bassins marseillais sont les raisons de cette situation. Malgré ces conditions défavorables, des commerçants de l'intérieur ont tout de même intérêt à faire embarquer ou débarquer à Marseille,

parce que c'est le port d'attache d'une flotte commerciale importante qui dessert de façon régulière et à des tarifs relativement stables à peu près tous nos grands ports coloniaux.

Les motifs de l'insignifiance relative des trafics en transport expliquent aussi pourquoi ces trafics sont trafics d'exportations plus que d'importations. Les commerçants de l'intérieur envoient de façon peu prévisible, à des destinataires variés, des produits fabriqués, d'une valeur importante sous un faible volume. Le coût du transport continental leur importe médiocrement, la rapidité du transport maritime beaucoup. Ils essaient donc de profiter de l'existence à Marseille de départs réguliers et fréquents.

Au contraire ils importent de façon très prévisible des matières premières de gros volume et de faible valeur dont le débarquement encombre au maximum les quais et qui supportent mal les frais de transports continentaux. Ils évitent donc de les faire transporter via Marseille, parce que leur coût de revient en serait majoré de frais excessifs et parce que leur débarquement s'y effectuerait avec lenteur.

La coexistence des manipulations de marchandises qui vont être offertes par des commerçants locaux ou qui ont été vendues par eux à des commerçants d'outre-mer permet mieux de préciser à quels commerçants est utile le trafic colonial marseillais.

Le trafic colonial marseillais à but de négoce ou en exécution d'un négoce local est, en effet, très important. Presque toutes les marchandises coloniales qui arrivent à Marseille y sont vendues sur place, ainsi les farineux alimentaires, les matières grasses, les boissons, les animaux vivants, les caoutchoucs, les produits et dépouilles d'animaux, les bois. De nombreuses mar-

chandises (farineux, boissons, bois) partent de Marseille en exécution d'une vente passée entre négociants coloniaux et marseillais.

Les négociants marseillais bénéficient donc généralement des trafics coloniaux à but ou en exécution d'un négoce local. Ils font venir à Marseille les marchandises coloniales après les avoir achetées aux négociants coloniaux. Parfois aussi ils achètent à Marseille aux commerçants coloniaux qui ont envoyé eux-mêmes leurs marchandises. Dans les deux cas, ils permettent aux producteurs coloniaux qui s'occupent plus de la production que de la vente d'écouler aisément leurs produits aux conditions les mieux débattues. C'est ainsi qu'ont été placées en 1926 900.000 tonnes de marchandises coloniales.

Les négociants marseillais revendent à des industriels locaux une partie très importante des produits qu'ils ont achetés (en 1926, 450.000 tonnes). De cette façon, ils rendent possible la réalisation ultérieure de trafics d'exportations industrielles. Ils revendent à des commerçants de l'intérieur les matières premières coloniales qui peuvent aisément être débarquées à Marseille et supporter les frais de transports continentaux ; par exemple les blés (1), les caoutchoucs, les produits et dépouilles d'animaux. Ils revendent peu à des commerçants étrangers : 40.600 tonnes environ en 1926. Ce sont des reventes de produits arrivés en trop.

Le trafic colonial marseillais doit à la variété de tous ces intérêts commerciaux son intérêt très général. De ce trafic bénéficient en dehors des négociants marseil-

(1) Les commerçants de l'intérieur consentent à supporter les frais du transport du blé via Marseille parcequ'ils ont absolument besoin de blé. La production nationale de l'après-guerre est déficitaire. En période de soudure ils achètent à Marseille coûte que coûte les blés nord-africains offerts sur le marché.

lais des vendeurs coloniaux très nombreux qui sans cela seraient très embarrassés de leurs produits, des acheteurs de l'intérieur en assez petit nombre, des industriels marseillais surtout. Le trafic colonial marseillais tire des intérêts ainsi précisés une utilité locale et coloniale, une moindre utilité nationale et internationale.

La coexistence de débarquements de matières premières coloniales et d'embarquements d'objets fabriqués réalisés pour exécuter les achats ou les ventes des industriels locaux précise encore davantage l'utilité générale du trafic colonial marseillais.

Nous avons vu au cours de cette étude que certains industriels achetaient directement aux producteurs coloniaux des matières premières: ainsi les raffineurs de sucres, les fabricants de produits chimiques et de produits telluriques. D'autres achètent aux négociants marseillais, ainsi les fabricants d'huiles et de succédanés, les minotiers et les semouliers, les peaussiers. Directement ou indirectement les industriels marseillais achètent en 1926 525.000 tonnes de matières premières coloniales.

Ils achètent la matière première pour la transformer et vendre un produit fabriqué, c'est donc surtout la revente qui permet de préciser l'utilité du trafic d'importation. Ils revendent à des commerçants coloniaux (530.000 tonnes en 1926), à des commerçants de l'intérieur et à des commerçants étrangers. Ainsi des trafics industriels coloniaux bénéficient des commerçants marseillais et coloniaux directement; des commerçants de l'intérieur et des commerçants étrangers indirectement. Grâce au bas coût de revient à Marseille de la matière première coloniale, les industriels marseillais font bénéficier du trafic colonial des commerçants de l'intérieur, autant du moins

que ce trafic a porté sur des matières premières avec lesquelles ont pu être fabriqués des objets de valeur sous un faible volume.

II

Les commerçants marseillais font opérer à Marseille, dans leur intérêt personnel et dans celui-là seul, les manipulations. Mais ils ont fréquemment étudié, défini, et sollicité en commun les réformes des conditions générales qui déterminaient l'ensemble du trafic colonial marseillais.

Les efforts qu'ils font en commun ont deux objets très distincts : la création de trafics coloniaux nouveaux ou la modification de ceux existant déjà. Dans le premier cas, les commerçants marseillais se groupent pour rechercher quelles sont les possibilités d'établissement d'un trafic colonial. Ils cherchent dans quelle mesure ils pourront vendre dans une colonie une marchandise que jusque là ils n'y vendaient pas, de quelle façon pourront être développées les capacités d'achat des habitants de cette colonie. Ou bien encore, ils étudient quel intérêt pour chacun d'eux présenterait l'introduction à Marseille d'un produit colonial nouveau, dans quelle mesure son transport, sa vente, sa transformation y pourraient être organisés.

Dans le second cas, les commerçants marseillais se groupent pour discuter la modification des conditions du trafic. Ils cherchent quelles réformes doivent être apportées à une production routinière, à une organisation commerciale défectueuse, à une affectation malencontreuse des quais marseillais.

Les groupements formés par les commerçants mar-

seillais sont nombreux. Ils sont aussi plus ou moins durables et ont un rôle plus ou moins général. Le plus ancien de tous est sans contredit la Chambre de Commerce; c'est aussi celui qui représente officiellement les intérêts généraux du commerce de la circonscription. La Chambre de Commerce de Marseille entend des rapports et des comptes rendus; elle recueille les observations des Gouverneurs généraux de nos colonies, des consuls français des grands centres commerciaux étrangers; elle vulgarise rapports et observations et transmet aux pouvoirs publics des vœux et des avis motivés.

En 1906, elle a créé une association reconnue depuis d'utilité publique, l'Institut colonial de Marseille, qui s'occupe plus spécialement d'améliorer les conditions des trafics coloniaux existant déjà.

A côté de la Chambre de Commerce, des groupements plus ou moins larges, plus ou moins durables: syndicats patronaux, sociétés d'études, associations, documentent leurs membres. Des représentants de ces groupements participent souvent à des voyages d'études. Ils vulgarisent ensuite les renseignements qu'ils ont recueillis.

Nous avons vu incidemment comment ces groupements avaient cherché à introduire à Marseille le trafic de certains produits coloniaux : palmistes, bois, caoutchoucs. Par contre, nous n'avons pas encore vu comment ils ont cherché à transformer les conditions défectueuses qui déterminaient certains trafics déjà existant.

Deux exemples récents montrent bien les genres différents d'activité des divers groupements marseillais.

En 1923, la Chambre de Commerce de Marseille, invitée par le Gouvernement à donner un avis motivé sur l'utilité que présenterait le vote du projet de loi portant fixation d'un programme général de mise en valeur des

colonies françaises, chargea le Directeur général de ses services de lui présenter un rapport (1).

La question était évidemment capitale. La façon dont elle a été traitée permet de se rendre compte d'un point de vue général, comment la Chambre de Commerce étudie, suscite et transforme les conditions générales qui déterminent l'apparition ou le développement des trafics coloniaux.

Le rapporteur attira l'attention de la Chambre sur trois questions: l'organisation de l'hygiène publique et de l'assistance médicale aux colonies; la réalisation de certains travaux publics; les moyens financiers.

Il souligna d'abord combien « l'outillage de nos colonies en hommes était à la base de tout. » Il disait notamment: « Le problème de l'hygiène publique et de l'assistance médicale à la population indigène est le premier de tous les problèmes pour la mise en valeur de nos colonies. La France ne peut absolument pas s'en désintéresser. » Chargé par la Chambre de définir quelles étaient les conditions de l'introduction et du développement des trafics coloniaux à Marseille, il indiquait comme premier point l'assainissement de nos colonies.

Il désignait ensuite les travaux publics coloniaux dont la Chambre pouvait souhaiter la construction en premier lieu. Il insistait sur la réalisation des moyens pratiques d'embarquement et de débarquement dans les ports coloniaux les plus importants, sur la construction ou l'achèvement de certaines lignes coloniales de chemins de fer, de routes et de pistes.

Il préconisait enfin comme moyens financiers l'utilisation des prestations en nature de l'Allemagne, l'em-

(1) Projet de loi A. Sarraut, déposé le 12 avril 1921. Rapport présenté à la Chambre de Commerce de Marseille le 11 décembre 1923 par M. H. Brenier.

prunt dont le service est effectué par les recettes de l'outillage qu'il a servi à construire; un emprunt dont « le service serait à la charge de l'Etat français et l'amortissement à la charge des colonies ».

La Chambre adopta à l'unanimité les conclusions du rapporteur, et les adressa comme avis motivé aux pouvoirs publics. On voit, en particulier par la façon dont furent envisagés les moyens financiers d'un programme dont la réalisation est capitale pour l'apparition ou le développement à Marseille des trafics coloniaux, combien théoriques restent les solutions et les avis de la Chambre.

Les travaux des Sociétés d'études sont d'une utilité pratique plus immédiate. Ces sociétés ne sont pas en général des groupements collectifs, mais des organismes privés. Aussi peuvent-elles mieux étudier les ressources et les progrès de nos colonies, toutes choses qui peuvent susciter à Marseille l'apparition de nouveaux trafics coloniaux. Une initiative récente de ces groupements nous permettra d'apprécier leur genre d'activité.

A la fin de 1925 et au début de 1926, une mission d'étude partit de Marseille pour le Soudan. Elle était organisée par le gouvernement français et celui de l'A.O.F., par la Compagnie des Chargeurs réunis, diverses sociétés marseillaises, diverses autres sociétés françaises, des sociétés coloniales, entre autres la Ciconnic, compagnie coloniale de culture cotonnière du Niger. Cette mission comprenait notamment un représentant de l'union marseillaise des fabricants d'huiles et un ancien vice-président de la Chambre de Commerce.

Elle avait deux objets : un spécial, la visite des plantations de la Compagnie coloniale de culture cotonnière du Niger et l'étude du développement de la production et du commerce du coton soudanais ; un plus général:

l'étude des ressources du Soudan. Ces deux objets d'étude étaient d'un intérêt primordial en vue de l'établissement à Marseille de nouveaux trafics coloniaux.

La mission rapporta des impressions générales intéressantes. Elle précisa l'importance que présentait pour le développement du trafic marseillais d'exportations, le développement des importations en provenance du Sénégal, comme celles des arachides. Elle indiqua qu'acheter à Marseille une arachide du Sénégal c'était permettre à l'indigène qui en touchait le prix, d'acheter des produits d'exportation européenne : tissus, sucres, savons, bougies, articles de quincaillerie. Elle montra que lorsqu'un courtier marseillais achète à qualités égales une arachide de Coromandel de préférence à une arachide du Sénégal, il empêche un négociant marseillais d'exporter.

Elle fit de plus connaître aux initiatives marseillaises, l'avenir que pouvait avoir au Soudan la culture des cotonniers. Elle donna des renseignements sur la production, le commerce, les conditions dans lesquelles se faisaient les exportations. Elle indiqua quelles initiatives les Européens, gouvernements coloniaux et sociétés privées avaient prises jusque là. Elle signala de quels faibles capitaux disposaient en France les associations qui avaient pour programme le développement de la culture du coton aux colonies françaises et elle rappela de quelles subventions publiques ou privées étaient dotées les associations anglaises qui poursuivaient aux colonies anglaises le même but (1).

La Mission fit à sa rentrée en France des conférences, et, sur l'intervention de la Chambre de Commerce, l'un

(1) En France, l'Association cotonnière française ; en Angleterre, « La Coton Growing Corporation », et la « British Coton Growing Corporation ».

de ses membres présenta un compte rendu du voyage qui fut publié par la suite (1).

On voit par ces deux exemples combien les deux formes d'initiatives collectives des commerçants marseillais sont différentes. Dans l'un et l'autre cas, ces commerçants étudient en commun les conditions de nouveaux trafics. Puis s'ils les réalisent, ils les réalisent individuellement. Il est trop tôt pour dire quelles entreprises individuelles ont plus particulièrement utilisé les résultats de l'étude collective du coton soudanais : mais on saisira très bien comment des entreprises peuvent mettre à profit les études faites en commun en relisant ce que nous avons dit plus haut de la création du trafic des caoutchoucs coloniaux.

Pour étudier et solliciter la réforme des conditions défectueuses auxquelles sont soumis certains trafics coloniaux, les commerçants marseillais ont poussé plus avant leurs efforts. Les initiatives les plus coordonnées et les plus continues sont celles de l'Institut colonial de Marseille, fondé en 1906, sous les auspices de la Chambre de Commerce.

Cette association est composée de membres de droit : le président et trois délégués de la Chambre de Commerce, quatre délégués du conseil général des Bouches-du-Rhône, quatre délégués du conseil municipal de Marseille et de membres fondateurs, donateurs et adhérents.

Les buts de l'Institut, aux termes de l'article 1 des statuts sont : « l'étude, la défense et le développement des intérêts généraux de la colonisation française et spécialement l'extension des rapports de la région marseillaise avec nos colonies ». « A cet effet, l'Institut se propose de

(1) *Compte rendu d'un voyage d'études au Soudan*, par M. Gouin, Marseille 1926.

recueillir et de centraliser tous documents et renseignements utiles, de faire toutes publications, de provoquer toute mesure d'ordre législatif, administratif et économique qui lui paraîtront de nature à favoriser les intérêts que mettent en jeu les rapports de la Métropole avec les colonies, d'effectuer toutes recherches et travaux scientifiques relatifs à la production et à l'utilisation des produits coloniaux ». « En outre, il s'applique à vulgariser dans la région marseillaise les notions coloniales et à favoriser l'émigration vers les colonies ».

L'activité de l'Institut s'est exercée dans des occasions nombreuses et dans des domaines divers.

L'Institut a organisé à Marseille des congrès dont les plus importants sont : les Congrès de la production coloniale (1922) et celui des Docks et silos à céréales de l'Afrique du Nord (1928). A ces congrès ont participé des administrateurs, des savants, des producteurs et des commerçants coloniaux et français. Ils ont eu pour objet de faire connaître la production coloniale, de l'organiser en vue de la vente en Europe, notamment à Marseille.

L'Institut est entré maintes fois en relation avec les Gouverneurs des colonies pour leur indiquer dans quelle mesure les standardisations coloniales pouvaient satisfaire les besoins marseillais. Il est entré en rapport avec les syndicats de producteurs pour leur indiquer quelles qualités, quelle préparation ou quelle présentation devaient avoir les produits offerts à Marseille. Il a exercé une action auprès des pouvoirs publics par exemple pour obtenir la réforme du régime douanier colonial. Enfin, par des publications multiples et variées, il met au courant des questions coloniales d'actualité les commerçants et les industriels marseillais.

Son activité a donc été très variée : elle a aussi été très bienfaisante au développement du trafic colonial.

L'Institut a pensé que l'une des conditions essentielles de ce développement était l'organisation de la production coloniale, il en a recherché les genres simples commercialement les meilleurs. En déterminant par ailleurs les qualités que demande le commerce marseillais, il a établi les standardisations utiles à ce commerce.

Quand il était trop aléatoire de rechercher la production d'une marchandise standardisée, il s'est efforcé de définir la production la meilleure et il est entré en rapport avec les Gouvernements coloniaux pour obtenir la réalisation pratique de ses recherches. De cette façon encore, il a contribué à améliorer le trafic colonial. Il y a contribué enfin en facilitant aux divers bénéficiaires du trafic colonial les occasions de se rencontrer. Les vœux platoniques des congrès contribuent souvent peu au développement d'un trafic ; la rencontre, la conversation, l'échange de vues entre commerçants et producteurs, facilitent au contraire la création, le développement, l'amélioration des relations commerciales. C'est peut-être le meilleur résultat et le plus positif de l'activité de l'Institut.

III

CONCLUSION : L'AVENIR DU TRAFIC COLONIAL MARSEILLAIS.

Dans les développements qui ont précédé, nous avons cherché à définir l'intérêt général qu'offre à notre époque peu propice au développement du commerce extérieur le trafic colonial du plus grand port de la France : Marseille.

Laissant de côté la conception téléologique des fonctions du port, nous nous sommes attachés à l'étude des faits économiques qui caractérisent l'activité coloniale

à Marseille : l'un, très simple, les embarquements de marchandises françaises destinées aux colonies, et les débarquements de marchandises coloniales destinées à la France ; l'autre, plus complexe, le trafic colonial marseillais. Ce trafic, avons-nous dit, résulte de la coexistence continue mais spontanée des embarquements et des débarquements effectués dans des buts similaires sur des marchandises dont la nature, la provenance et la destination sont identiques. Cette coexistence résulte de l'identité des buts que poursuivent de façon indépendante les commerçants marseillais, et non pas d'une politique commerciale qu'ils se sont imposés de suivre.

Puis, recherchant les causes de ces manipulations, nous les avons trouvées dans les opérations commerciales que les commerçants, pour le compte de qui elles étaient effectuées, avaient ou allaient passer.

Le trafic colonial est rarement le résultat d'une convention de transport passée hors Marseille. Les transports reliant ce port au continent sont trop mal agencés et d'une utilisation trop dispendieuse pour que des commerçants fassent passer via Marseille leurs marchandises. Ils le font néanmoins quand elle est de valeur à supporter aisément les frais de transport et quand, devant être transportée rapidement, elle part ou arrive par les lignes postales dont le port d'attache est Marseille.

Le trafic colonial a souvent pour cause l'offre ou l'exécution d'une convention de vente ou d'achat passée à Marseille, entre commerçants locaux d'une part, commerçants étrangers, coloniaux ou de l'intérieur, industriels locaux de l'autre. L'organisation modeste des marchés, les opérations commerciales restreintes qui s'y font, la relativité des relations commerciales nouées par les Marseillais expliquent que ces conventions soient pas-

sées plutôt avec des commerçants français et coloniaux. L'infériorité de l'organisation maritime et portuaire marseillaise explique que ces conventions soient passées avec des commerçants de l'intérieur peu nombreux, surtout avec des coloniaux.

Le trafic colonial a enfin pour cause l'activité des usines locales. Mais cette cause est moins immédiate : c'est le courtier et non pas l'industriel qui est à Marseille le maître de la marchandise. Marseille est lieu d'usinage des matières coloniales, parce que marché général de distribution.

Allant plus au fond de notre explication, nous avons recherché les causes de ces conventions dans les demandes et les offres des commerçants qui les passaient, ou si l'on veut, dans l'application qui pouvait être faite de la valeur d'usage des marchandises, objet du trafic aux besoins des commerçants vendeurs et acheteurs.

Les demandes, ce sont d'abord celles des commerçants français et étrangers. Nous nous sommes efforcés de préciser quelles étaient ces demandes. Le public, les hommes politiques ou d'affaires, croient communément que parce que la France a des besoins d'un produit, de blé par exemple, et les colonies une production similaire, le commerçant français se doit à lui-même de faire appel à la production coloniale et que forcément le trafic de ce produit doit être l'un des trafics coloniaux des ports métropolitains. Nous nous sommes efforcés pour éviter ces généralisations superficielles et hâtives, de préciser de quels produits précis, blés tendres ou blés durs, blés homogènes ou non, avaient besoin les commerçants européens. Les demandes sont aussi des demandes de commerçants coloniaux : nous avons vu combien les stades différents de l'évolution économique de nos colonies les rendaient variées.

Les offres sont des offres ordinaires de produits fabriqués que peuvent faire les usines européennes, ou celles de matières premières que peuvent faire les producteurs coloniaux. Nous avons montré combien les colonies avaient eu jusqu'à ce jour besoin de Marseille pour vendre, et comment Marseille avait essayé d'inculquer aux producteurs coloniaux des méthodes commerciales : sélectionnement, standardisation, présentation commerciale des produits, rédaction du contrat type, organisation du crédit au producteur. Ces efforts, en améliorant les qualités ou la présentation du produit, en débarrassant le contrat de toute incertitude, en modernisant les objets et les modes des commerces coloniaux, ont contribué au développement du trafic.

Une dernière question se pose. Les faits économiques présentent un caractère très particulier : ce sont des faits créés par l'homme ; dans ce sens, on peut les dénommer faits psychologiques, faits en perpétuel devenir. Toute étude économique scientifique soulève une question d'art. Il importe de prévoir l'avenir du trafic colonial marseillais.

Certes, Marseille n'est pas destinée à rester ce qu'elle a été au premier stade du développement de nos colonies : leur port européen. Les colonies françaises ne feront pas toujours nécessairement la majeure partie de leur commerce avec la France et aucun port français ne sera plutôt qu'un autre le port des colonies françaises. L'histoire récente a montré de plus en plus combien peu les distances géographiques déterminaient les trafics, combien peu les traditions, l'effort passé déterminaient dans les pays neufs, pays en évolution accélérée et continue les commerces futurs. Marseille ne continuera à jouer dans le commerce de nos colonies le rôle qu'elle a joué jusqu'à ce jour que si les commerçants coloniaux et

français continuent à considérer comme les plus aisées, les plus utiles, les plus rémunératrices, les manipulations à Marseille.

L'avenir des trafics en transport, celui de Marseille comme marché national des matières premières coloniales dépend de la réalisation de trois conditions : l'amélioration des transports continentaux, le développement et l'utilisation moins dispendieuse des quais, le bas coût des transports maritimes.

L'amélioration des transports continentaux dépend surtout de l'amélioration de la navigabilité du Rhône. Une telle réalisation coûtera cher : en 1922 on l'évaluait à 3 milliards 600 millions. Elle rapporterait beaucoup : le développement du trafic colonial marseillais ne serait peut-être que le moindre de ses avantages.

La construction de nouveaux quais est en voie de réalisation. Leur achèvement servira au développement du trafic colonial, surtout lorsque le réseau des transports continentaux sera complété. Elle lui servira si elle permet de baisser le prix des manipulations. Malheureusement, les moyens financiers employés pour amortir les emprunts — les perceptions de péage — ne laissent guère espérer cette baisse.

L'abaissement du coût des frets marseillais est beaucoup plus aléatoire. Ces frets seront toujours plus élevés que ceux de Hambourg, d'Anvers ou de Londres. Leur fixation dépend de la coordination des efforts des compagnies marseillaises de navigation et du prix du charbon.

Le développement récent des trusts maritimes marseillais pourra vraisemblablement rendre plus aisé l'abaissement des tarifs par la suppression des départs faisant double emploi. Sera-t-elle assez efficace pour permettre aux compagnies marseillaises de navigation de lutter

contre les compagnies du Nord de l'Europe qui, trouvant plus aisément du fret d'aller ou de retour, disposent d'une indépendance plus grande pour fixer leur prix ? L'avenir le dira.

La fixation des prix du charbon dépendra longtemps encore de l'étranger. Marseille est moins bien placée que les ports de la mer du Nord, mais si elle peut difficilement affronter leur concurrence, elle peut lutter à armes égales contre Gênes ou Barcelone qui sont dans une situation aussi défavorable qu'elle.

L'avenir des trafics à but de négoce dépend de l'utilité qu'offrira aux commerçants coloniaux l'organisation commerciale marseillaise pour écouler leur production ; elle dépend en outre de la concurrence que feront aux colonies les demandes françaises ou étrangères aux demandes marseillaises.

L'organisation commerciale marseillaise est en train de se transformer. Les marchés réglementés nouvellement créés, les standardisations, les contrats types encore à l'étude permettront plus aisément aux marchés marseillais d'être des marchés modernes de distribution. Malheureusement la clientèle des commerçants marseillais se modifie d'une façon fâcheuse : les commerçants français offrent et demandent davantage, les commerçants étrangers moins. Ceux-ci essayent de fournir directement les colonies ; ils y créent des maisons.

Il y a là un point noir dans l'avenir du trafic colonial marseillais. Ce trafic ne restera considérable qu'autant que Marseille restera pour l'Europe méridionale un marché de distribution.

Ce rôle, certes, sera difficile à tenir. Les matières premières coloniales ne se vendent pas toujours brutes. Elles sont souvent l'objet de transformations commerciales qui en rendent le placement possible ou plus aisé. Or, ces

transformations nécessitent l'entrée de marchandises étrangères soumise à des droits élevés. L'absence d'une zone franche, en rendant impossible une entrée suspensive de droits, diminue d'autant les facilités d'écoulement qu'offre aux produits coloniaux le marché marseillais. Depuis qu'une loi récente (1^{er} janvier 1928) a créé en Italie quatorze ports francs, la France reste le dernier pays d'Europe qui s'obstine dans une attitude ruineuse pour les commerçants de ses ports. L'avenir du trafic colonial marseillais dépendra ici de l'attitude du législateur.

La concurrence que font aux colonies les demandes françaises et étrangères aux demandes marseillaises laisse aussi incertain l'avenir colonial de Marseille. Les besoins plus pressants de matières premières, la puissance plus considérable des maisons coloniales, la cohésion plus grande des producteurs pour chercher la meilleure vente ont fait apparaître et se développer des marchés coloniaux. Marseille risque de ne plus être le marché indispensable dont le producteur colonial, sans relations commerciales, avait besoin pour écouler des marchandises produites en trop petites quantités pour attirer sur place l'acheteur européen.

Sans pouvoir offrir un prix supérieur ou même égal à celui qu'offrent les commerçants des marchés nord-européens mieux situés que le leur, les commerçants marseillais ont néanmoins des chances de triompher. Ils ont compris que des commerçants métropolitains s'assurent une production coloniale en créant eux-mêmes une communauté d'intérêts entre maisons productrices et maisons d'achat. Ils ont financé des entreprises coloniales : en collaborant à la fixation des prix demandés par celles-ci, ils pourront lutter contre la concurrence des demandes françaises et étrangères.

L'avenir des trafics industriels est plus aléatoire. Pour

satisfaire les besoins coloniaux, des industries coloniales se créeront ou se développeront et concurrenceront fatalement un jour ou l'autre les usines marseillaises, si celles-ci ne se transforment pas.

Personne n'ignore que Marseille est un grand port industriel. Malheureusement, le mot industriel prête aux généralisations les plus fâcheuses. Les industries marseillaises sont des industries parce qu'elles pratiquent en grand des transformations qui ont relevé pendant longtemps de l'économie domestique la plus banale. Leurs buts sont simples : triturations, raffinages, pétrissages de fruits, de grains ou de terres. Leurs produits sont d'une utilisation journalière, donc d'un placement aisé : farines, huiles, sucres, briques. Elles utilisent des capitaux, des fonds de roulement, une force motrice modestes. Elles ne se font remarquer que par la qualité de leurs produits.

Les industries, au sens moderne du mot, sont rares à Marseille. Parmi celles qui disposent de capitaux puissants, mettent en œuvre des procédés de fabrication délicats, produisent des biens indirects ou transforment à haute tension, on cite des fonderies, des distilleries, surtout des industries chimiques.

L'activité industrielle naissante de nos colonies a pour objet des transformations identiques à celles auxquelles se livrent les usines marseillaises, parce que ce sont les plus simples. Aussi ces usines, tout en exportant en 1926 des quantités d'objets supérieures à celles de 1913, ont parfois cessé d'exporter vers les colonies dont le développement industriel est le plus avancé ; elles exportent vers les colonies mises récemment en exploitation. Il n'y a aucune raison pour que cette évolution ne continue pas.

Il semble pourtant que les Marseillais aient compris le danger. Des industries plus puissantes que par le passé

apparaissent. Certaines, les raffineries de sucre, doivent leur puissance à la concentration ; d'autres, les usines de produits chimiques, à la spécialisation de leurs productions ; d'autres enfin, les fonderies, à l'objet très moderne de leur activité. Si on leur ajoute les industries telluriques qui travaillent une matière première d'extraction locale, difficile à trouver dans nos colonies, on voit quel est l'ensemble des industries marseillaises qui sont capables d'évincer pendant longtemps encore toute concurrence coloniale auprès de la clientèle coloniale. L'avenir des trafics industriels coloniaux dépend du développement à Marseille d'industries de ce genre.



Le trafic colonial marseillais est un des gros trafics contemporains du port de Marseille. Si variés, si particuliers que soient les objets et les buts des manipulations qui permettent de le définir, il répond à une aspiration momentanée du commerce marseillais.

Durant le premier quart du ^{xx}e siècle, Marseille a cherché sa voie. Il a semblé à ces commerçants que la médiocrité des transports qui rattachait leur port au continent devait orienter leur activité vers la mer. Dans ce but, ils ont développé à Marseille des marchés méditerranéens de distribution ; ils ont transformé les matières premières importées pour les réexporter.

Le rôle de Marseille comme marché international de distribution et comme centre fournisseur de produits fabriqués, a diminué pendant la guerre, pendant l'après-guerre surtout. Certains commerçants ont considéré leurs pertes comme définitives, et ont travaillé à remplacer leurs fournisseurs et clients étrangers par des fournis-

seurs et clients coloniaux. Le trafic colonial s'est substitué en partie au trafic étranger. On a même écrit que le trafic colonial était le dernier atout et le meilleur de Marseille.

Etait-ce donc de bonne politique commerciale ? La décadence des trafics étrangers est attristante. Etait-elle inéluctable ? Les commerçants marseillais ne pouvaient-ils pas remplacer les clients et les fournisseurs étrangers qu'ils perdaient par des clients et des fournisseurs étrangers nouveaux ? A-t-il été sage de faire du trafic colonial, trafic d'appoint jusqu'en 1913, un trafic de remplacement ?

Il est permis de penser que les efforts collectifs que les commerçants marseillais ont faits pour développer leurs affaires avec l'étranger ne sont pas toujours aussi importants qu'on aurait pu l'espérer. Dans les grands ports modernes, les commerçants s'unissent, ils se soutiennent financièrement; ils s'imposent une discipline commerciale; ils sont, il est vrai, parfois mieux soutenus par l'Etat. Les commerçants marseillais ont-ils fait dans ce sens tout ce qu'ils auraient pu faire ? Il est difficile de le croire.

Or, le trafic colonial ne peut guère être considéré comme le trafic d'avenir de Marseille. Certes, son développement a permis momentanément aux commerçants marseillais d'éviter un ralentissement des affaires. Bien plus, il est certain que divers trafics coloniaux, les trafics en transport en particulier, se feront toujours par Marseille; mais le développement des trafics coloniaux à but industriel et à but de négoce local n'est pas aussi sûr. On importe une matière première, notamment pour la revendre à l'étranger ou pour revendre à l'étranger le produit qu'elle a servi à fabriquer. Le développement du trafic colonial dépend du développement d'autres

trafics, des trafics étrangers en particulier. Leur décadence ralentira tôt ou tard l'essor du trafic colonial.

Il faut donc espérer que les commerçants marseillais tâcheront d'éviter une décadence définitive des trafics étrangers. Ils ont déjà profité de l'essor du trafic colonial pour moderniser leur organisation portuaire, leurs commerces, leurs industries. Il faut espérer qu'ils en profiteront aussi pour retrouver à l'étranger des clients et des fournisseurs.

Puis, plus tard, si des réalisations souhaitables, la navigabilité du Rhône, l'agencement meilleur du réseau ferré, la construction de nouveaux bassins permettent aux commerçants marseillais d'améliorer les conditions des trafics en transport et le rôle de Marseille comme marché national des matières premières, le trafic colonial rendra peut-être plus rapide le développement de ces nouveaux trafics.

Vu : Le Doyen,
H. BERTHÉLEMY.

Le Président de la thèse,
Albert AFTALION.

Vu et permis d'imprimer :
Le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLÉTY.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

- Les Bouches du Rhône.* — Encyclopédie départementale publiée sous la direction de M. Paul MASSON. 2^e partie: Le Bilan du XIX^e siècle. Tome VIII. L'Industrie. — IX Le Commerce (Champion, 1926).
- J. LÉOTARD. — *Le port de Marseille*, Dunod, 1922.
- P. MASSON. — *Marseille et la colonisation française*. Hachette, 1912.
- DE ROUZIER. — *Les grandes industries modernes*. IV. Les ports maritimes. Paris, 1925.
- DE ROUZIER. — *Les grands ports de France*. Leur rôle économique, Paris, 1909.

STATISTIQUES ET QUESTIONS DOUANIÈRES.

- Etat des Douanes de la Principauté de Marseille* (mensuels et annuels), manuscrits. Chambre de Commerce de Marseille.
- Tableaux du commerce et de la navigation*, publiés par le Ministère des Travaux publics. 1913 à 1926.
- Situation commerciale et industrielle du port de Marseille*. Chambre de Commerce, 1913 à 1926.
- Marseille. Le port, la ville, la région*. Sémaphore, 1922 (complété depuis par des notes officielles, septembre 1928).
- H. BRENIER. — *Essai d'Atlas statistique de la XI^e Région*, Marseille, 1927.
- Statistique générale de l'Algérie*, 1913 à 1927.
- Bulletin commercial et industriel du mouvement commercial de la Tunisie*. Direction des Douanes de la Régence. 1913 à 1927.

- Statistiques du mouvement maritime et commercial du Maroc, 1920 à 1927.*
- Bulletin de la Chambre de Commerce de Saïgon.*
- Bulletin de la Chambre de Commerce d'Haïphong.*
- Bulletin mensuel de l'Agence économique de l'A.O.F..* Paris, Larose, 1919 à 1928.
- Commerce et production des colonies françaises.* Institut colonial de Marseille. Edition 1928.
- Congrès de régime douanier colonial, tenu à Marseille du 29 juin au 1^{er} juillet 1925.* Compte rendu et rapports. Marseille, 1926.

Ch. II, III, IV.

CÉRÉALES.

- Ferd. et Max. PALM. — *Importations par mer de céréales et dérivés à Marseille, 1913 à 1928.*
- La production coloniale.* Les Céréales. Instit. Col., Mars 1922.
- René COHEN. — *Etude sur le marché des blés tendres à Marseille.* Ferran, 1924.
- Congrès des Docks et silos à céréales de l'Afrique du Nord.* Comptes rendus et rapports. Instit. Col., Mars (En préparation).
- ARNAUD. — *La manutention des grains et le port de Marseille.* (Rapport Ch. Com. Mars., 1921.)
- COMPAGNIE DES DOCKS ET ENTREPOTS DE MARSEILLE. *Les silos à céréales.* Marseille, 1928.

OLÉAGINEUX.

- ENQUÊTES DE LA FACULTÉ DE DROIT D'AIX. *Industrie des corps gras dans la région provençale.* Aix, 1928.
- La production coloniale.* Les matières grasses (2 volumes). Instit. Colon. Mars 1922.
- René SIVAN. — *Industrie des corps gras dans la région marseillaise.* Presses universitaires, 1928.
- Bulletin des matières grasses* (mensuel). Institut Colon. Mars.

SUCRES.

La production Coloniale. Textiles, caoutchoucs, gommés sucrés. Instit. Col. Mars 1922.

DESBIEF. — *Les Détaxes de distance.* Rapport Chambre Com-Mars, 1907.

BOISSONS.

L. BERGASSE. — *Evolution du commerce extérieur des vins à Marseille depuis le XVIII^e siècle*, 1928.

Les zones franches et l'exportation française, pp. 192 à 222. Chambre Com. Mars. Alcan, 1916.

BESTIAUX.

GIRAUD et MANAIRE. — *Le marché général aux bestiaux de la ville de Marseille.* Marseille, 1913.

Importation et exportation du bétail algérien (Rapports Chambre Com. Mars 1927.)

BOIS.

P. BUFFAUD. — *Les bois coloniaux.* 1920.

PRAX, SAINFLOUX, BEZAULT. — *Moyens de développer à Marseille l'importation des bois.* (Rapports 1926.)

La production coloniale. Les Bois. Instit. Col., Mars 1922.

CAOUTCHOUC.

BAILLAUD, VAN PELT, ALCAN. — *Le commerce du caoutchouc du port de Marseille.* Rapports 1918.

La production coloniale. Textiles, caoutchouc (1 vol.). Institut Col., Mars 1922.

Ch. VI § 2.

BRENIER. — *Programme général de mise en valeur des colonies françaises.* Rapport Chambre Com. Mars 1923.

GOUIN. — *Compte rendu d'un voyage d'études au Soudan.*
Chambre Com. Mars 1926.

L'Institut Colonial de Marseille, 1906-1926, Marseille. Institut colonial.

PÉRIODIQUE

Les cahiers coloniaux de l'Institut colonial de Marseille.
Marseille Instit. colon. 1919 à 1923.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION	1
Vue d'ensemble. — Le trafic d'un port. — Documents statistiques. — Interprétation douanière des statistiques	
CHAPITRE PREMIER	
<i>Montants comparés des trafics coloniaux à Marseille avant et depuis la guerre.</i>	23
Montant des trafics. — Comparaisons des buts des manipulations. — Le trafic marseillais par rapport au commerce de chacune de nos colonies	
CHAPITRE II	
<i>Chargements et déchargements de marchandises finalement destinées à ou originellement sorties des usines marseillaises</i>	41
Introduction. — § 1. Céréales. — § 2. Matières grasses. — § 3. Pierres, terres et combustibles minéraux. — § 4. Produits chimiques. — § 5. Sucres	
CHAPITRE III	
<i>Chargements et déchargements dont bénéficient à Marseille seulement un transitaire et un négociant.</i>	108
§ 1 Boissons. — § 2. Animaux vivants. — § 3. Produits et dépouilles d'animaux. — § 4. Bois. — § 5. Caoutchoucs.	

CHAPITRE IV

	Pages
<i>Chargements et déchargements de marchandises en transport</i>	147
§ 1. Fruits et primeurs. — § 2. Minerais et métaux. — § 3. Ouvrages en métaux	

CHAPITRE V

<i>Caractéristiques principales et avenir du trafic colonial marseillais.</i>	158
Mode du trafic; ses caractères, son utilité ; efforts collectifs pour le développer.	
CONCLUSION: Son avenir	177
BIBLIOGRAPHIE	189

Imprimerie LES PRESSES MODERNES

45, Rue de Maubeuge, PARIS

- Ateliers de Reims (Marne) -

